У 434/131

СОВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНІЕ

РУССКОЙ НЕФТЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

и

НЕФТЯНАГО ЭКСПОРТА.

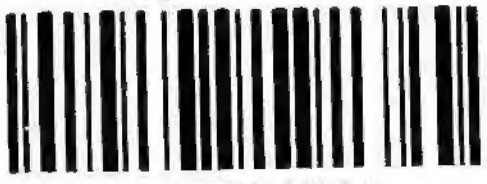
М. И. ЛАЗАРЕВА.

(Докладъ, читанный 1 и 8 февраля 1889 г. въ Обществѣ для содѣйствія Русской Промышленности и Торговлѣ, при участіи членовъ Императорскаго Русскаго Техническаго Общества, съ приложеніями къ нему).

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія И. Н. Скороходова (Надеждинская, д. 39).
1889.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 20 февраля 1889 г.

Государственная ордена Ленина БИБЛИОТЕКА [illegible] им. В. И. ЛЕ[illegible]
80134-46



2007231424

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

I. Краткій историческій очеркъ русскаго нефтянаго дѣла; обстоятельства предшествовавшія появленію въ немъ Ротшильдовъ. 3
II. Современное положеніе добывающаго промысла 13
III. Современное положеніе обрабатывающей промышленности въ Баку; ежегодная цѣнность нефтянаго производства 21
IV. Перевозочныя средства къ Черному морю для нефти и ея продуктовъ . . 30
V. Нефтяной экспортъ. 46
VI. Дѣятельность Ротшильдовъ въ русскомъ нефтяномъ дѣлѣ. 63
VII. Общее заключеніе и мѣры необходимыя для развитія всѣхъ отраслей русской нефтяной промышленности и, въ частности, неотложныя для предупрежденія монополіи въ ней Ротшильдовъ 76

ПРИЛОЖЕНІЯ.

I. Цѣны нефти на мѣстахъ добычи съ 1883—1889 гг. 83
II. Стоимость нефти самому нефтедобывателю въ копѣйкахъ за пудъ . . . 85
III. Добыча нефти, а также вывозъ керосина и остатковъ изъ Баку въ оба пути моремъ и по Закавказской жел. дор. вмѣстѣ . . . . . —
IV. Годовой оборотъ нефти, добытой въ 1886 году 86
V. Годовой оборотъ нефти за 1887-й и 1888-й года 87
VI. Возможная производительность керосиновыхъ заводовъ по годамъ и мѣсяцамъ (по официальнымъ даннымъ). 88
VII. О разложеніи нефти при нагрѣваніи (статья проф. К. И. Лисенко) . . 89
VIII. Сурамскій перевалъ. 91
IX. Прошеніе бакинскихъ заводчиковъ отъ 15 сентября 1887 года на имя тайнаго совѣтника Салова. 94
X. Предположеніе Министерства Путей Сообщенія въ концѣ 1887 года о постройкѣ казеннаго керосинопровода, съ нѣкоторыми на него замѣчаніями 95
XI. Данныя о Закавказской желѣзной дорогѣ 100

Къ вопросу о Закавказскомъ нефтепроводѣ.

стр.

XII. Мнѣніе особой коммиссіи «о вліяніи сооруженія Закавказскаго нефтепровода на дальнѣйшее развитіе нефтяной промышленности», при горномъ департаментѣ 101

XIII. Заключительные выводы профессора И. А. Вышнеградскаго въ его замѣчаніяхъ на записку гг. инженеровъ Еракова и Демина «о вліяніи осуществленія нефтепровода между Баку и Батумомъ на движеніе грузовъ по Закавказской дорогѣ» 103

XIV. а) Телеграмма астраханскаго биржеваго комитета 105

б) Правительственное сообщеніе 106

XV. Объяснительная записка къ всеподданнѣйшему прошенію Государю Императору отъ 38 бакинскихъ заводчиковъ и замѣчанія на нее 108

XVI. Довѣренность, выданная М. И. Лазареву 20 октября 1886 года 50 нефтепромышленниками и заводчиками, сходная по содержанію съ прошеніемъ, поданнымъ тѣми же лицами на имя Министра Государственныхъ Имуществъ 121

XVII. Ходатайство московскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству и замѣчанія на него 122

XVIII. Телеграмма саратовскаго биржеваго комитета 130

XIX. Современное положеніе дѣла Закавказскаго нефтепровода 131

Къ вопросу о нефтяномъ экспортѣ.

XX. Данныя о нефтяномъ дѣлѣ въ Америкѣ 132

XXI. а) Вывозъ нефтяныхъ продуктовъ за границу изъ Россіи 135

б) Полученіе за 1888-й годъ котловъ и крытыхъ вагоновъ съ нефтяными продуктами въ Батумѣ 135

в) Списокъ на 1 октября 1888 г. наливныхъ пароходовъ, берущихъ грузъ въ Батумѣ 136

г) Списокъ экспортеровъ нефтяныхъ продуктовъ, располагающихъ наливными судами въ Батумѣ на 1 октября 1888 года 137

XXII. а) Образцы коммиссіонныхъ расчетовъ фирмы Ротшильда со своими довѣрителями 137

б) Списокъ заводовъ, поставляющихъ керосинъ Ротшильду на коммиссію. 138

в) Списокъ получателей котловъ и крытыхъ вагоновъ съ нефтяными продуктами въ Батумѣ за декабрь 1888 139

XXIII. Представленіе правленія Закавказской дороги въ департ. жел. дорогъ 21 октября 1888 г. 140

Современное положеніе русской нефтяной промышленности и нефтянаго экспорта.

(Докладъ, читанный 1 и 8 февраля 1889 г. въ Обществѣ содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, при участіи членовъ Императорскаго русскаго техническаго общества).

Предсѣдатель III-го отдѣла нашего общества въ засѣданіи, бывшемъ 17 декабря минувшаго года, предложилъ мнѣ въ виду возростающаго для Россіи значенія нефтянаго экспорта и положенія, занятаго въ немъ Ротшильдами, прочитать въ общемъ собраніи его подробный докладъ объ этомъ въ связи съ современнымъ положеніемъ самой промышленности.

Приступая къ этой задачѣ, я долженъ прежде всего напомнить вамъ, что Россія въ нефтяныхъ богатствахъ имѣетъ исключительный даръ природы, которымъ остается только умѣть пользоваться. Русская нефтяная промышленность уже получила міровое значеніе и въ соотвѣтственныхъ условіяхъ она дѣйствительно могла бы стать не только однимъ изъ крупныхъ источниковъ народнаго благосостоянія, но и государственнаго дохода, безъ всякаго притомъ ущерба для промышленности.

Поставивъ себѣ цѣлью дать объективное изложеніе настоящаго ея положенія, я неизбѣжно долженъ притомъ остановиться и на цѣломъ рядѣ такихъ имѣющихъ въ ней мѣсто явленій, которыя въ общемъ составляютъ прискорбную страницу въ исторіи экономическаго развитія нашего отечества.

Мнѣ нечего вамъ пояснять, что въ этомъ послѣднемъ случаѣ я разумѣю дѣятельность Ротшильдовъ, оперирующихъ на Кавказѣ въ нефтяномъ дѣлѣ подъ именемъ Русскаго Каспійско-Черноморскаго общества. И конечно, не я первый обращаю вниманіе на опасность, съ этой стороны угрожающую нашимъ экономическимъ интересамъ.

Столичная и мѣстная печать за послѣднее время не пропускала ни одного факта, попавшаго на ея столбцы и касающагося дѣятельности этой фирмы въ нефтяномъ дѣлѣ, безъ того, чтобы не высказать своихъ опасеній. Эти опасенія вполнѣ основательны, хотя въ то-же время нельзя не замѣтить, **что не въ уклоненіяхъ**, бросающихся въ глаза, вродѣ, напримѣръ, ошибочно приписанной Ротшильдамъ злонамѣренной задержки вагоновъ въ Батумѣ, **проявляются вредныя стороны ихъ дѣятельности.** Настоящая, заслуживающая вниманія работа этой фирмы **идетъ въ тиши,** изо дня въ день приближая захватъ русской нефтяной промышленности, всѣхъ выгодъ, ею приносимыхъ, исключительно въ однѣ руки. **Тутъ,** какъ увидимъ ниже, **имѣетъ мѣсто цѣлая система,** направленная къ подчиненію каждой изъ отраслей нефтяной промышленности интересамъ фирмы Каспійско-Черноморскаго общества и обращающая себѣ въ помощь нѣкоторыя ненормальныя условія, въ которыхъ эта промышленность находится. **Допустить эту систему развиться до конца было бы равносильно упраздненію всѣхъ выгодъ русскаго нефтянаго экспорта въ пользу одного хозяина, Ротшильда.** При всѣмъ извѣстныхъ огромныхъ денежныхъ средствахъ этой фирмы, съ одной стороны, и, съ другой, при недостаткѣ капиталовъ для заграничныхъ оборотовъ у коренныхъ производителей, уже успѣвшихъ значительно задолжать тому же Ротшильду, всякая ненормальность въ условіяхъ нефтянаго производства и перевозки будетъ все болѣе и болѣе усиливать эту зависимость,—и наоборотъ: чѣмъ скорѣе организуется заграничная торговля чрезъ общій синдикатъ бакинскихъ нефтепромышленниковъ, чѣмъ обезпеченнѣе будетъ положеніе людей, стоящихъ у корня дѣла, затратившихъ значительные капиталы для добычи и переработки нефти, чѣмъ правильнѣе будетъ поставлено пользованіе перевозочными средствами къ Черному морю, чѣмъ скорѣе организуется финансовая помощь нынѣшнимъ отправителямъ нефтяныхъ товаровъ, въ видѣ выдачи имъ ссудъ подъ отправляемые за границу керосинъ, масла и другіе нефтяные продукты, или въ какой-либо другой формѣ, чѣмъ болѣе будетъ нейтральныхъ средствъ для храненія керосина въ Батумѣ,—короче говоря, чѣмъ менѣе будетъ поводовъ промышленникамъ нуждаться въ Ротшильдѣ, какъ денежной силѣ,—тѣмъ больше будетъ шансовъ на самостоятельное развитіе русскаго нефтянаго дѣла и на сохраненіе хотя бы части выгодъ его за Россіей и **ея производителями.** Такимъ образомъ, **вопросъ о дальнѣйшихъ судьбахъ русской неф-**

тяной промышленности, о правильной постановкѣ нефтянаго экспорта и о предупрежденіи, пока это еще сколько-нибудь возможно, полнаго захвата всѣхъ выгодъ этого дѣла по отношенію къ заграничному рынку въ однѣ руки, для своего разъясненія требуетъ прежде всего возстановленія въ вашей памяти той обстановки русскаго нефтянаго дѣла, при которой впервые появился въ немъ Ротшильдъ, самой обстоятельной характеристики нынѣшняго положенія различныхъ отраслей его, въ томъ числѣ экспорта, самой дѣятельности Ротшильдовъ за два года появленія ихъ у насъ, и **сводится къ установленію тѣхъ мѣръ, коими промышленность ставится въ болѣе благопріятное самостоятельное и устойчивое положеніе.** Такія мѣры всегда болѣе дѣйствительны, чѣмъ доступныя къ обходу мѣры ограничительныя и запретительныя, **хотя въ крайности приходится прибѣгать и къ нимъ.**

Къ разсмотрѣнію всего этого я и позволю себѣ перейти, причемъ прошу почтенное собраніе извинить меня въ томъ, что, важность предмета заставляетъ меня входить въ подробности дѣла.

I.

Обращаясь къ исторіи русскаго нефтянаго дѣла и его дѣятелей за послѣдніе два десятка лѣтъ, слѣдуетъ отмѣтить въ ней три различные періода, въ связи съ формами производства и задачами, которыя въ разное время ставила себѣ промышленность.

Первый періодъ—откупной, отошедшій въ область далекаго прошлаго, когда нефтяныя мѣсторожденія еще не были предметомъ свободной разработки и когда главнымъ хозяиномъ добычи нефти былъ тогдашній тифлисскій богачъ Мирзоевъ, главная же переработка ея сосредоточивалась въ рукахъ В. А. Кокорева. Это былъ младенческій періодъ русской нефтяной промышленности, когда при добычѣ нефти отсутствовали мало-мальски раціональные пріемы (она добывалась изъ неглубокихъ колодцевъ), когда нефтяное дѣло развивалось по волѣ одного-двухъ лицъ, назначавшихъ для рынковъ цѣны по произволу, до 50 коп. за пудъ нефти и до 5 руб. за пудъ керосина на внутреннихъ рынкахъ. На этомъ періодѣ я не буду долго останавливаться. Отмѣчу лишь, что эта такъ-сказать патріархальная форма монополіи не принесла особеннаго вреда Россіи, благодаря только тому, что откупщикъ этого дѣла, добывая нефть пер-

вобытными способами, не былъ вовсе расположенъ къ риску и даже не зналъ, какими подземными богатствами ему суждено было распоряжаться долгіе годы. Достаточно сказать, что первая такъ-называемая буровая скважина была имъ заложена въ послѣдній годъ предъ упраздненіемъ откупной системы.

Высочайше утвержденныя, въ февралѣ 1872 г., правила о нефтяномъ промыслѣ, постановляющія свободную на извѣстныхъ условіяхъ разработку казенныхъ и частныхъ нефтяныхъ земель, и торги, произведенные на основаніи этихъ правилъ для 15 казенныхъ группъ, привлекли къ нефтяному дѣлу новыхъ участниковъ, хотя и съ небольшими капиталами, причемъ старые дѣятели въ борьбѣ за первенство, вступивъ въ этотъ новый, второй періодъ нефтяной промышленности, помѣстили въ нефтяныя земли съ своей стороны $2^1/_2$ милліона рублей.

Этотъ, **второй періодъ, начинающійся съ упраздненія откупной системы**, для бо̀льшей ясности въ изложеніи исторіи русскаго нефтянаго дѣла, слѣдуетъ раздѣлить на два момента. Первый моментъ я отмѣчаю временемъ отъ 1872 до 1878 г., когда обозначилось серьезное участіе въ нефтяномъ дѣлѣ фирмы братьевъ Нобель, и второй—отъ 78 г. до 83 г. Въ совокупности весь этотъ періодъ обнимаетъ 12 лѣтъ, вплоть до открытія правильнаго движенія по Закавказской желѣзной дорогѣ и заграничныхъ рынковъ. На немъ **я долженъ буду остановить болѣе продолжительно ваше вниманіе, ибо этотъ періодъ прямо подготовилъ нынѣшнее положеніе русской нефтяной промышленности и распорядительство въ ней Ротшильдовъ.**

Успѣшные результаты новыхъ образовавшихся въ 1872 г. компаній, первый, необыкновенный по продолжительности фонтанъ товарищества Халафа, выбрасывавшій, съ нѣкоторыми перерывами, 11 мѣсяцевъ подрядъ нефть съ глубины 18 саженъ, около 100 тысячъ пудовъ въ сутки, былъ явленіемъ настолько небывалымъ для промышленности, что засталъ какъ технику буренія въ Баку, такъ равно заводы совершенно неподготовленными къ тому, чтобы первая могла урегулировать фонтанъ, а вторые—справиться съ переработкой получаемой изъ него въ такомъ количествѣ нефти. Да и средства перевозки ея къ заводамъ въ то время, скрипучія арбы (особыя телѣги на двухъ огромныхъ колесахъ, къ которымъ на вѣсу снизу привѣшивались 20-ти-пудовыя бочки), были таковы, что не позволяли и думать объ эксплоатаціи фонтанной нефти.

Мало извѣстныя тогда нефтяныя богатства, не смотря на такіе феномены природы, не скоро еще привлекли къ себѣ вниманіе капиталистовъ центра Россіи. Между тѣмъ крайняя простота заводскаго дѣла, а что самое главное—легкость добычи нефти при неглубокомъ буреніи въ 20—25 саженъ,—все это настолько было доступно мѣстнымъ, туземнымъ силамъ, что и старъ, и младъ, и русскій, и армянинъ, и татаринъ, все, имѣвшее лишнюю копейку, бросилось тогда въ нефтяное дѣло. Съ купцами конкурировали въ этомъ. рвеніи и въ этой нефтяной горячкѣ и старшіе нотаріусы окружныхъ судовъ, и даже мѣстный военно-морской прокуроръ, по какому-то роковому недоразумѣнію, оказался, въ качествѣ кореннаго бакинскаго бека, владѣльцемъ съ незапамятныхъ временъ свободнаго, никому непринадлежавшаго на Балахано-Сабунчинской площади участка нефтяной земли.

Въ этомъ положеніи дѣла первое серьезное вниманіе на нефтяную промышленность обратили иностранцы, давно проживавшіе въ Россіи, а именно братья Нобель. Привлеченіе къ бакинскому производству **шведскимъ подданнымъ** Робертомъ Нобелемъ своего энергичнаго, нынѣ покойнаго, брата Людвига Эммануиловича Нобеля **было фактомъ въ высшей степени важнымъ для развитія нефтянаго дѣла въ Россіи**, въ особенности въ виду послѣдовавшаго тогда снятія акциза, стѣснительнаго для промышленности въ самомъ началѣ ея роста и неудобнаго по формѣ взиманія.

При появленіи Нобелей въ Баку добыча нефти и нефтяныя богатства уже обозначились съ полною опредѣленностью, добывающая отрасль начинала даже страдать отъ перепроизводства, цѣна нефти съ 50 коп., бывшихъ при откупѣ, и 18 коп. за пудъ въ 1873 году, пала къ 1878 г. до 2 коп. за пудъ. **Но туземныя компаніи, сумѣвшія на мѣстѣ развить добычу до размѣровъ, уже убыточныхъ для нихъ самихъ, однако не имѣли достаточныхъ средствъ, чтобы задаться болѣе широкими цѣлями, которыя уже въ это время должна была себѣ ставить нефтяная промышленность. Необходимо было, прежде всего, вытѣснить окончательно американскій керосинъ съ внутренняго рынка. Эту задачу и приняло на себя Товарищество братьевъ Нобель.** Здѣсь не мѣсто останавливаться на томъ, какія другія цѣли при этомъ преслѣдовало это товарищество, вложившее въ сравнительно короткій срокъ въ дѣло небывалый для русскихъ предпріятій капи-

талъ, свыше 20 милліоновъ рублей,—тѣмъ болѣе, **что всякое производство слагается не сразу, детали его, однако весьма существенныя, впередъ предусмотрѣны быть не могутъ, и потому оно зачастую принимаетъ совсѣмъ не ту форму**, которая была предположена и задумана его иниціаторами. Много, конечно, было поводовъ думать, что товарищество предполагало быть единственнымъ хозяиномъ русскаго нефтянаго рынка, но ему это не удалось, а **въ результатѣ дѣятельности этихъ иностранцевъ получилась во всякомъ случаѣ крайне полезная затрата для экономическаго развитія Россіи, какъ въ смыслѣ улучшенія во всѣхъ отношеніяхъ нефтянаго производства, его роста, такъ равно интересовъ потребителей.**

Далеко не съ распростертыми объятіями встрѣтили бакинскіе нефтепромышленники появленіе въ своей средѣ новатора и его дѣятельность. **Завязавшаяся затѣмъ ожесточенная борьба между крупнымъ предпріятіемъ** и остальными производителями представляется для насъ **въ высшей степени интересною, поучительною и важною по послѣдствіямъ.** Вступивъ на новую почву, Товарищество братьевъ Нобель не сразу открыло войну съ туземными промышленными силами. Вначалѣ оно дѣлало попытки къ совмѣстной съ ними работѣ. И небезполезно вспомнить здѣсь предложеніе Роберта Нобеля, сдѣланное имъ въ 1877 г., но отвергнутое бакинскими промышленниками, — о сооруженіи общими силами перваго нефтепровода отъ источниковъ къ заводамъ. Бакинцы не захотѣли въ то время обратиться къ этому раціональнѣйшему способу передвиженія нефти, давно уже принятому въ Америкѣ. Они предпочли мѣстному нефтепроводу отъ источниковъ къ заводамъ ходатайство предъ правительствомъ о сооруженіи двѣнадцативерстнаго нефтянаго участка будущей Закавказской желѣзной дороги. Это была **первая крупная размолвка между Товариществомъ братьевъ Нобель и другими производителями, послѣ которой каждая сторона пошла безповоротно своей дорогой.**

Еще ранѣе того, чѣмъ бакинское ходатайство было удовлетворено, Товарищество братьевъ Нобель построило въ 1878 г. свой собственный вначалѣ 3-дюймовый нефтепроводъ *). **Такимъ образомъ, нефтепроводу, какъ болѣе совершенному средству перевозки нефти, отдало предпочтеніе и положило впервые основаніе на Кавказѣ**

*) Въ настоящее время у названнаго товарищества два нефтепровода, одинъ—5, другой—6-дюймовый.

то самое товарищество, которое впослѣдствіи, десять лѣтъ спустя, горячо спорило противъ полезности другаго, лишь болѣе грандіознаго, но для промышленности не менѣе необходимаго сооруженія—Закавказскаго нефтепровода. Какъ только первый, балахано-бакинскій нефтепроводъ былъ построенъ, добыватели нефти и заводчики тотчасъ убѣдились въ тѣхъ удобствахъ, которыя связаны съ передвиженіемъ нефти по трубамъ. Выгоды этого способа передвиженія были столь очевидны, что у многихъ сомнѣвавшихся раньше въ его пользѣ бакинцевъ тотчасъ же зародилась мысль о сооруженіи новыхъ нефтепроводовъ, не смотря на послѣдовавшее открытіе нефтянаго участка Закавказской дороги. Мало того, постройка ихъ, особливо при бывшихъ тогда цѣнахъ за перевозку, сдѣлалась предпріятіемъ, къ которому всего охотнѣе стали тяготѣть капиталы наиболѣе крупныхъ нефтепромышленныхъ фирмъ. Такихъ нефтепроводовъ нынѣ въ Баку выстроено уже 15, съ общею пропускною способностью свыше **700 тысячъ** пудовъ въ сутки, и не смотря на то, что цѣна за перевозку на этомъ разстояніи понизилась съ 5 коп. за пудъ до $^3/_4$ копѣйки, все еще являются охотники строить новые. Общая длина трубной линіи въ Баку теперь превышаетъ уже 200 верстъ.

Проложеніемъ мѣстныхъ нефтепроводовъ къ заводамъ была устранена первая серьезная помѣха къ организаціи нефтянаго дѣла. Промышленность съ этого времени стала уже въ прямую зависимость отъ дѣятельности заводовъ и, что самое главное, отъ **средствъ вывоза по Каспію и Волгѣ.**

Наливная система впервые устраивается, какъ правильно организованное предпріятіе для перевоза керосина, въ 1878 году, когда появился на Каспійскомъ морѣ первый наливной пароходъ того-же Товарищества Нобель, которому цѣликомъ и принадлежитъ иниціатива наливной перевозки. И тутъ, какъ при постройкѣ перваго нефтепровода, бакинцы въ наливномъ паровомъ суднѣ вначалѣ видѣли лишь **затѣю**, которая не выдержитъ критики на практикѣ.

Товарищество братьевъ Нобель, прежде чѣмъ стать перевозчикомъ, дѣлало обществу «Кавказъ и Меркурій» предложеніе взять на себя перевозку для него наливомъ керосина, съ огромными барышами для этого пароходнаго общества, по 18 коп. съ пуда до Царицына, при пятилѣтнемъ контрактѣ (сейчасъ та-же компанія возитъ за 12 коп.), но на это общество «Кавказъ и Меркурій» не согласилось, и, убѣдившись тогда, что существующая къ услугамъ

нефтянаго дѣла предпріимчивость неспособна быть піонеромъ необходимыхъ улучшеній въ перевозкѣ и повидимому даже не желала ихъ, Товарищество Нобель обратилось къ созданію самостоятельнаго обширнаго наливнаго флота.

Уже съ этого времени можно было замѣтить настоящую борьбу названнаго товарищества съ остальными бакинскими заводами, борьбу, въ которой, нетрудно было предвидѣть, должны были пострадать обѣ стороны,—и вотъ почему. Товарищество относилось нѣсколько высокомѣрно къ своимъ противникамъ, «разнымъ персіянамъ и армянамъ», какъ ихъ называлъ нѣ разъ покойный Людвигъ Эммануиловичъ Нобель. Крупное производство. думали представители товарищества, вооруженное лучшими во всѣхъ отношеніяхъ техническими средствами, должно будетъ рано или поздно взять верхъ надъ мелкими. Наливную систему, требовавшую значительныхъ затратъ, товарищество тѣмъ болѣе въ правѣ было считать недоступною для бакинцевъ, что и такое богатѣйшее на Каспіи пароходное общество, какъ «Кавказъ и Меркурій», отказалось принять въ ней участіе. **Между тѣмъ преимущества наливной системы**, освобождавшей нефтяной грузъ отъ 20% вѣса тары и дававшей къ тому же возможность пріобрѣтать самую тару въ мѣстахъ полученія товара на 20 коп. за пудъ дешевле, нежели въ Баку, **были для Товарищества Нобель очевидны**, а потому оно и поспѣшило заказомъ сразу 12 паровыхъ судовъ. **Но о своемъ пренебреженіи къ противникамъ ему пришлось вскорѣ пожалѣть.** Эти «разные персіяне и армяне» (хотя между ними есть и русскіе и нѣмцы) оказались, при крайней къ тому же простотѣ производства, дававшей возможность имъ готовить товаръ того же качества, но съ меньшими расходами на администрацію, чрезвычайно цѣпкими и далеко не охотно уступающими свои позиціи. Дѣло не обошлось безъ жертвъ въ отношеніи слабыхъ элементовъ, но какъ въ первомъ случаѣ, при постройкѣ нефтепроводовъ, такъ и здѣсь промышленники-туземцы, въ широкомъ смыслѣ этого слова, въ концѣ-концовъ рѣшили подчиниться новымъ условіямъ производства и стали дѣлать попытки привлечь на свою сторону пароходныя и желѣзнодорожныя общества. Эта помощь къ нимъ пришла нескоро, а потому бакинцамъ нелегко было выдержать переходное положеніе. Въ то время о кризисѣ и о монополіи заинтересованныя лица говорили болѣе, чѣмъ теперь. Л. Э. Нобеля называли, вы помните, не иначе, какъ «нефтянымъ королемъ».

Объ этомъ трактовали и въ публичныхъ собраніяхъ разныхъ обществъ, и на техническомъ и промышленномъ всероссійскомъ съѣздѣ; пренія на этихъ съѣздахъ велись страстно, причемъ обѣ стороны не скрывали своей враждебности, а Товарищество Нобель къ тому же, съ цѣлью расположить общественное мнѣніе въ свою пользу, выставляло постоянно на видъ единственную будто-бы цѣль, которую оно преслѣдуетъ, это—удешевленіе осв'ѣтительнаго масла для русскихъ потребителей при соотвѣтственномъ улучшеніи его качествъ. **Неуступчивость обѣихъ сторонъ повела къ переполненію тогда единственно-доступнаго для керосина внутренняго рынка. Общее положеніе еще отягчилось съ появленіемъ на немъ особыхъ спекулянтовъ, которые, скупая керосинъ на мѣстѣ,** построили свою торговлю единственно на полученіи задатковъ отъ покупателей **подъ такую цѣну керосина, которая была бы ниже существующей въ данное** время. Съ ними не могло справиться и Товарищество Нобель, и, напримѣръ, въ то время, какъ почтенный глава этой фирмы въ своихъ рѣчахъ обѣщалъ расширить свое предпріятіе настолько, чтобы понизить цѣну керосина въ Царицынѣ до 47 коп. за пудъ, одинъ изъ такихъ спекулянтовъ тотчасъ же предупредилъ товарищество въ такомъ удешевленіи керосина, назначивъ на слѣдующій годъ цѣну керосина въ 45 коп.

1883-й годъ, коимъ открывается третій, современный намъ періодъ, независимо открытія Закавказской дороги, чреватъ для русской нефтяной промышленности и во многихъ другихъ отношеніяхъ. А именно, въ этомъ году внутренній русскій рынокъ открылся для всѣхъ производителей на одинаковыхъ основаніяхъ, ибо наливная система сдѣлалась съ этого года равно доступною для всѣхъ отправителей. Произошло это слѣдующимъ образомъ. Въ этомъ году, когда цѣна нефти на промыслахъ упала до послѣдняго минимума и даже, благодаря фонтанамъ Товарищества «Дружба» и другимъ, нефть предлагалась даромъ, что вызвало усиленную гонку керосина на заводахъ, и цѣна на него въ Царицынѣ понизилась до послѣдней по тому времени возможной степени, вся нефтяная промышленность оказалась стѣсненною въ такой мѣрѣ, что обѣ борющіяся стороны были склонны къ нѣкоторому перемирію, съ цѣлью пропорціональнаго сокращенія всѣми, въ томъ числѣ и Товариществомъ Нобель, своего производства. Такимъ образомъ, это послѣднее должно было оставить свои заботы о потребителяхъ и, съ цѣлью поднять цѣны керосина нор-

мировкою производства, стало само искать соглашенія съ бакинцами. Бакинцы, съ своей стороны, не отказывались отъ этого соглашенія, ибо не видѣли себѣ ни откуда помощи. Начались между сторонами переговоры, но въ самый разгаръ ихъ они были вдругъ прерваны послѣ появленія въ Баку представителя Грязе-Царицынской желѣзной дороги, нынѣ покойнаго Михаила Петровича Козлянинова. **Въ его предложеніяхъ бакинцы нашли то, что имъ въ дѣйствительности было давно необходимо.** Сущность ихъ заключалась въ установленіи прямаго наливнаго сообщенія Баку-Царицынъ-Москва-Варшава, при посредствѣ пароходнаго общества «Кавказъ и Меркурій», Грязе-Царицынской желѣзной дороги и имѣвшаго особо устроиться товарищества для постановки наливныхъ вагоновъ и храненія керосина на пути подъ фирмой «Нефть». **Перемиріе, при такихъ условіяхъ, естественно состояться не могло, и дѣло пошло для внутренняго рынка своимъ настоящимъ ходомъ.**

Установленіе прямаго наливнаго сообщенія къ центрамъ керосиновой торговли, особенно послѣ того, какъ пользоваться этимъ сообщеніемъ отъ Царицына по желѣзнымъ дорогамъ получили возможность и такіе отправители керосина изъ Баку, которые не везли его на судахъ общества «Кавк. и Мерк.», заключившаго конвенцію, имѣло слѣдующія послѣдствія:

1) цѣны керосина наливомъ пали еще ниже, съ 45 коп. въ 1883 г. до 25 коп. въ 1886 г.;

2) потребленіе керосина увеличилось, благодаря его необычайной дешевизнѣ, съ 12 милл. въ 1883 г. до 18 милл. въ 1886 г.;

3) вывозъ керосина въ бочкахъ изъ Баку въ внутреннюю Россію вовсе прекратился.

Такимъ образомъ, организація дѣла для внутренняго рынка опредѣлилась вполнѣ, и потребленіе усилилось, но положеніе производителей отъ этого нимало не улучшилось.

Въ послѣдовавшее за тѣмъ время борьба между сторонами хотя и не была столь энергичною, но все-таки продолжалась. На этотъ разъ иниціатива шла уже отъ Товарищества братьевъ Нобель, которое, не безъ цѣли создать затрудненія своимъ противникамъ, выступало разновременно предъ правительствомъ съ предложеніями возвысить точку вспышки, запретить перевозку нефтяныхъ остатковъ по Волгѣ въ деревянныхъ баржахъ (у Товарищества баржи были желѣзныя), поощрить вывозъ за границу керосина чрезъ Рос-

сію, какъ дающій большой заработокъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ; наконецъ, съ предложеніемъ обложить нефть при добычѣ высокимъ налогомъ, дабы этимъ путемъ сократить производство. Не всѣ эти его попытки увѣнчались успѣхомъ,—но Товариществу Нобель, которому требовался значительный внутренній рынокъ, пришло на помощь усилившееся съ 1886 года движеніе керосина по Закавказской дорогѣ, которое при большихъ выгодахъ торговли для заграничнаго рынка, сдѣлало малоинтереснымъ сбытъ его въ Россію. Новая попытка Товарищества, сдѣланная имъ въ этомъ году, къ образованію синдиката, съ цѣлью поднять цѣны керосина въ Россіи, при такихъ условіяхъ оказалась болѣе успѣшною. Она осуществилась путемъ закупки, на извѣстныхъ условіяхъ, у болѣе крупныхъ заводчиковъ въ Баку чрезъ одесскаго купца Гринберга большихъ партій керосина. Но синдикатъ просуществовалъ всего лишь одинъ 1887-й годъ, выдавъ участникамъ его въ среднемъ по 31 коп. за пудъ керосина въ Царицынѣ.

Въ настоящее время на русскомъ рынкѣ Товарищество братьевъ Нобель занимаетъ несомнѣнно первенствующее положеніе. Цѣны по-прежнему далеко не высокія *).

Все вышеприведенное показываетъ, что съ развитіемъ дѣятельности Товарищества братьевъ Нобель промышленники въ Баку, какъ крупные, такъ и мелкіе, находились вътеченіе слишкомъ шести лѣтъ въ непрерывной взаимной борьбѣ, и если положеніе Товарищества Нобель въ то время (нынѣ несомнѣнно улучшившееся) было таково, что оно должно было на время отказаться отъ выдачи дивиденда своимъ пайщикамъ и акціонерамъ, то съ другой стороны и положеніе бакинскихъ заводчиковъ, за исключеніемъ весьма немногихъ, было не менѣе печально. Большинство между ними считалось неоплатными должниками, а въ мѣстныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ занимались лишь перепискою векселей, со взиманіемъ 10%. Частный же кредитъ для крупныхъ фирмъ превосходилъ 12% и доходилъ до 25%. Общее положеніе было настолько неотрадно, что даже такой фактъ, какъ открытіе Закавказской желѣзной дороги, и тотъ вначалѣ не поднялъ энергіи совершенно обезсиленной для новыхъ задачъ промышленности. За осуществленіе ихъ взялись совершенно новыя лица.

Первое время, т. е. съ 1883 г. до 1886 г., вывозъ керосина

*) Средняя годовая цѣна въ Царицынѣ за 1888 годъ 32 коп. за пудъ.

по Закавказской желѣзной дорогѣ хотя и поправилъ нѣсколько бакинцевъ, но тогда онъ производился главнымъ образомъ въ тарѣ (бочечной или ящичной) и естественно большаго значенія для нихъ имѣть не могъ. Піонеромъ **нашей заграничной торговли явился строитель Закавказской желѣзной дороги, г. Палашковскій,** положившій начало такъ называемому Батумскому нефтепромышленному и торговому обществу, **впослѣдствіи переименованному въ столь нынѣ извѣстное Каспійско - Черноморское.** Первыя попытки въ новомъ дѣлѣ, гдѣ потребителей, при общемъ недовѣріи, надо еще знакомить съ новымъ товаромъ, всегда труднѣе послѣдующихъ. Поэтому неудивительно, что цѣль, поставленная себѣ г. Палашковскимъ,—развить экспортъ русскаго керосина за-границу въ широкихъ размѣрахъ, вскорѣ встрѣтилась съ такими затрудненіями, которыя оказались для него непосильными. Для новой организаціи такого дѣла требовался огромный оборотный капиталъ, котораго у Палашковскаго не было. **Всѣ его старанія найти себѣ компаніоновъ ни къ чему ни привели; что же касается нашихъ московскихъ капиталистовъ, то они признали это заморское дѣло для себя рѣшительно неподходящимъ.**

Палашковскій обращался за помощью къ правительству, но министерство финансовъ въ то время не нашло возможнымъ удовлетворить ходатайство его о выдачѣ Каспійско-Черноморскому обществу ссуды подъ облигаціи въ размѣрѣ 50% стоимости, съ разсрочкою уплаты ихъ на 10 лѣтъ.

Неохотно этотъ энергичный дѣятель, послѣ многихъ крайне полезныхъ въ теченіе почти трехъ лѣтъ попытокъ, составившихъ извѣстность русскому керосину въ Средиземномъ морѣ и даже въ Индіи, свыкся съ мыслью разстаться съ дѣломъ, будущее котораго для него было столь очевидно и которое было такъ прекрасно поставлено директоромъ этого общества В. М. Ивановымъ. **Но, не имѣя возможности продолжать его самостоятельно, онъ былъ въ концѣ-концовъ вынужденъ искать за границей покупателя на свое живое, многообѣщающее предпріятіе.** И такой покупатель нашелся. Вы его знаете.

При иномъ положеніи вещей дѣло Палашковскаго могло купить Товарищество братьевъ Нобель, которое было съ нимъ даже и въ переговорахъ, но это послѣднее, какъ мы видѣли, само было далеко несвободно въ денежныхъ средствахъ; о другихъ же бакин-

скихъ промышленникахъ, какъ покупателяхъ этого предпріятія, не могло быть и рѣчи.

Милостивые государи! Я счелъ нужнымъ передать вамъ, быть можетъ, нѣсколько подробно ближайшее прошлое русскаго нефтянаго дѣла, бывшую въ немъ борьбу между Нобелемъ и бакинцами, попытку Палашковскаго устроить заграничный экспортъ, дабы, прежде сообщенія вамъ данныхъ о современномъ состояніи различныхъ отраслей нефтяной промышленности, возстановить въ вашей памяти ту обстановку, при которой на ея аренѣ появился, наконецъ, нынѣшній распорядитель судебъ ея. Очерченное предъ вами печальное положеніе промышленности очевидно было только на руку тѣмъ, кто сумѣлъ въ два года завладѣть почти всѣми отраслями ея.

II.

Подробныя статистическія свѣдѣнія о всѣхъ отрасляхъ нефтянаго дѣла въ Россіи за послѣднее пятилѣтіе помѣщены въ приложеніяхъ. Я остановлю на нихъ ваше вниманіе, **дабы вы могли видѣть, какъ отразилось открытіе Закавказской желѣзной дороги и заграничныхъ рынковъ на нефтяномъ промыслѣ, этомъ фундаментѣ всего дѣла.** Данныя эти, къ сожалѣнію, заставляютъ прійти къ заключенію, что ростъ промышленности не всегда есть признакъ увеличивающагося благосостоянія производителей. Въ самомъ дѣлѣ, въ 1883 г. (напомню, что это годъ открытія Закавказской желѣзной дороги) добыто нефти 60 милл. пудовъ; въ 1887 г., о которомъ имѣются точнѣйшія данныя, согласно официальному отчету управляющаго горною частью на Кавказѣ, отъ промысловъ Балахано-Сабунчинской и Бейбатской площадей, гдѣ исключительно сосредоточивается нынѣ ея добыча, перекачено нефти къ заводамъ, 142.000,000 пуд., израсходовано топлива на промыслахъ 2.600,000 пуд., **и потеряно при 8 фонтанахъ 20.400,000** пуд., а всего 165.000,000 пуд.

Увеличеніе добычи за 5 лѣтъ поражающее—слишкомъ на 100 милл. пуд.

Казалось бы, что спросъ въ такихъ усилившихся размѣрахъ долженъ былъ упрочить положеніе добывателей нефти и поднять цѣну сыраго матеріала. Въ дѣйствительности же цѣна ея, по срав-

ненію съ 1884 и 1885 гг. (въ чемъ вы можете убѣдиться изъ приложеній, основанныхъ на офиціальныхъ и точныхъ данныхъ), не только не повысилась, но, не смотря на все возрастающую дороговизну скважинъ, даже понизилась, и только за послѣдніе два мѣсяца 1888 г. она обнаружила тенденцію къ нѣкоторому повышенію.

Въ только-что приведенныхъ цыфрахъ, въ коихъ **безвозвратная потеря нефти** опредѣлена въ 20 милл. пуд., что составитъ $12^1/_2$ % общаго ея количества, добытаго въ 1887 г., ненашедшаго себѣ помѣщенія, мы имѣемъ достаточное объясненіе столь печальнаго результата. И надо прибавить, что такія потери представляютъ далеко не случайное явленіе. Въ своемъ отчетѣ г. Министру Госуд. Имуществъ управляющій горною частію на Кавказѣ категорически утверждаетъ, что «*такое расхищеніе государственнаго достоянія* заслуживаетъ тѣмъ большаго вниманія, что и въ предшествовавшіе годы было то же самое, если не по абсолютному количеству, то уже во всякомъ случаѣ по процентному содержанію» (стран. 148).

Столь значительныя потери являются прямымъ послѣдствіемъ бурныхъ фонтановъ, недостатка хранилищъ для извергаемой нефти, а еще болѣе того все продолжающейся розни самостоятельныхъ добывателей нефти и такихъ промысловыхъ хозяйствъ, кои, составляя лишь часть крупнаго заводскаго производства, въ силу этого не стремятся къ поднятію цѣны нефти, а напротивъ того *стараются удешевлять ее для нуждъ своихъ заводовъ*. Насколько такой взглядъ нефтяниковъ-заводчиковъ отвѣчаетъ ихъ дѣйствительнымъ интересамъ, увидимъ ниже; но я не могу не удостовѣрить, что опытъ цѣлаго десятилѣтія показалъ достаточно ясно, что ожидать солидарности между собой промышленниковъ въ борьбѣ со стихійными силами, хотя бы на общую ихъ пользу, нельзя,—слѣдовательно, было бы напрасно при наличныхъ условіяхъ ожидать и повышенія цѣны нефти **на долгое время до предѣловъ, вполнѣ обезпечивающихъ работу промысловъ. Между тѣмъ устраненіе нынѣшняго ненормальнаго порядка вещей,** не говоря о томъ, что **оно желательно** въ интересахъ государства, которое далеко не можетъ оставаться равнодушнымъ къ безпрерывнымъ сожиганіямъ милліоновъ пудовъ мазута въ особыхъ озерахъ, совершаемымъ изъ года въ годъ, съ рискомъ пожара всѣхъ промысловъ, **еще особенно важно теперь, когда все неустойчивое можетъ легко перейти къ лицамъ, поставившимъ себѣ цѣлью завладѣть, съ**

возможно меньшими затратами, всѣми отраслями промышленности.

Районъ нефтяныхъ залежей на Кавказѣ обширенъ, но не такъ велика въ настоящее время площадь богатѣйшихъ участковъ, вполнѣ опредѣлившихся. И тамъ, гдѣ столь крупныя балаханскія хозяйства, какъ Бакинское нефтяное общество и Мирзоевы, владѣющіе въ совокупности свыше чѣмъ 200 десят. нефтеносныхъ земель, что составляетъ почти $^1/_4$ эксплоатируемой нынѣ площади, изыскиваютъ способы и даже приступаютъ, за неимѣніемъ опредѣленныхъ надеждъ, которыя укрѣпляли бы ихъ въ убѣжденіи продолжать свое дѣло самостоятельно, къ ликвидаціи своихъ промысловъ, ужъ конечно есть о чемъ подумать тѣмъ, кому дороги судьбы русскаго нефтянаго дѣла *).

10 лѣтъ тому назадъ число самостоятельныхъ промышленниковъ было значительно, и нефтяной промыселъ стоялъ почти независимо отъ заводовъ, перерабатывающихъ нефть. Съ тѣхъ поръ многія заводскія предпріятія развились въ такой мѣрѣ, что уже не могли довольствоваться нефтью покупной, а потому они сами занялись и добычей ея. По мѣрѣ уменьшенія числа самостоятельныхъ добывателей нефти, каковые нынѣ главнымъ образомъ представляются владѣльцами сданныхъ съ торговъ въ 1873 году казенныхъ группъ, промышленность въ Баку все болѣе и болѣе выдвигаетъ на первый планъ интересы заводовъ, хотя въ стоимость такого дешеваго товара, какъ керосинъ, продаваемаго притомъ, по большей части, на мѣстѣ, нефть входитъ наиболѣе крупнымъ элементомъ **), особенно принявъ во вниманіе крайнюю простоту полученія керосина.

Въ 1886 году добычею нефти занимались 57 фирмъ, въ 1887 уже 52 фирмы, причемъ большая часть ихъ, имѣющая свои заводы, потребляя фонтанную нефть, прямо бурили на фонтаны, чѣмъ препятствовали какому бы то ни было повышенію цѣны нефти. Такой фонтанной нефти въ этомъ году добыто 68,5 милл. при 14 бурныхъ и 19 слабыхъ фонтанахъ, т. е. свыше 40% общей добычи.

Прошлый 1888 годъ, по которому окончательные итоги еще не подведены, не отличался особенно бурными фонтанами, какіе были

*) На 22-е января нынѣшняго года въ Тифлисѣ было назначено общее собраніе пайщиковъ Товарищества Мирзоева (бывшихъ его кредиторовъ) для рѣшенія вопроса о продажѣ двадцати десятинъ земли, ему принадлежащихъ.

**) По Ротшильдовскимъ контрактамъ, ниже приводимымъ, доля заводчика въ стоимости пуда керосина опредѣлена лишь въ $5^1/_2$ копѣекъ.

въ 1883, 1886 и 1887 гг., и **это обстоятельство,** въ связи съ постоянно увеличивающимся спросомъ и **устройствомъ для себя нѣкоторыми наиболѣе крупными фирмами особыхъ хранилищъ** для фонтанной нефти, въ концѣ года и **послужило основаніемъ** къ нѣкоторому возвышенію цѣны нефти на промыслахъ съ $2^1/_2$ коп., съ доставкой на заводы, до $3^1/_2$—4 коп. и къ уменьшенію потерь самой нефти. Остается только желать, чтобы эти цѣны и даже бо̀льшія удержались на будущее время, дабы возможно было улучшить благоустройство промысловъ, и увеличились выгоды промышленности во всѣхъ отношеніяхъ на счетъ выгодъ пришлыхъ скупщиковъ. На это однако разсчитывать съ увѣренностью нельзя *), какъ по причинѣ возможности появленія новыхъ бурныхъ фонтановъ, такъ равно по другимъ тяжелымъ условіямъ, относящимся уже до всей промышленности и связаннымъ съ дѣятельностью въ ней Ротшильдовъ, **въ силу коихъ заводчики, законтрактованные послѣдними, должны стремиться нынѣ еще болѣе понижать цѣну нефти, дабы имѣть хотя какую нибудь выгоду отъ остатковъ, выпадающихъ на ихъ долю отъ заграничныхъ продажъ керосина, сдаваемаго ими на коммиссію Каспійско-Черноморскому обществу.**

На сколько же цѣны на нефть съ 1883 по 1889 годъ затрудняли правильность работы на промыслахъ, можно видѣть изъ сопоставленія ихъ съ дѣйствительною стоимостью буренія и эксплоатаціи, каковую вы также найдете въ приложеніяхъ. Достаточно сказать, что по этимъ даннымъ, какъ вы сами можете убѣдиться, эксплоатація скважинъ съ производительностью въ 1,000 — 1,500 пуд., **о которой могли бы только мечтать американцы,** дѣлается при нынѣшнихъ цѣнахъ въ Баку невозможною, и что нефтепромышленники при буреніи, по той же причинѣ, проходятъ верхніе менѣе богатые слои, оставляя ихъ внѣ добычи. А такъ какъ, съ другой стороны, съ углубленіемъ скважинъ увеличивалась и производительность, то стремленіе бурить на большую глубину, какъ единственный исходъ, если за таковой не считать еще закрытія промысловъ, сдѣлалось общимъ, не смотря на то, что только очень немногіе изъ нефтевла-

*) Названная цѣна на лѣтніе мѣсяцы 1889 года держалась въ декабрѣ 1888 года, въ январѣ же 1889 она понизилась уже до $1^1/_2$ коп. на промыслахъ и до $2^1/_2$ коп. съ доставкою въ городѣ, чему причиной послужили фонтаны Нобеля и Каспійскаго Товарищества («Каспій» 1889 года № 18). Такова устойчивость промышленности.

дѣльцевъ, и то лишь въ концѣ 1887 г.. устроили у себя дешевые большіе амбары *).

Другіе нефтепромышленники, которымъ устройство такихъ хранилищъ не по средствамъ, могутъ пользоваться этими амбарами преимущественно крупныхъ заводчиковъ, лишь продавая имъ фонтанную нефть почти забезцѣнокъ, чѣмъ, слѣдовательно, хотя и предотвращаются прямыя потери нефти для народнаго хозяйства, но зависимость ихъ отъ заводчиковъ при этомъ лишь закрѣпляется. Буреніе на большой глубинѣ представляетъ значительныя трудности—есть скважины, которыя обходятся до 30 тыс., не давая благопріятныхъ результатовъ, — тѣмъ менѣе основаній при столь большомъ рискѣ считать такое неудовлетворительное для промысловъ положеніе дѣла нормальнымъ. Ежегодно вновь закладывается на Балахано-Сабунчинской площади не менѣе 50 скважинъ, на что промышленность затрачиваетъ огромный капиталъ, все изъ году въ годъ возрастающій. Въ 1887 г. напримѣръ число буровыхъ въ эксплоатаціи доходило до 216, средняя глубина — 78,2 сажени (на $3^1/_2$ сажени болѣе чѣмъ въ 1886 г.), средняя годовая производительность была 760 тыс. пудовъ, суточная—2,540. **Бурилось новыхъ скважинъ 94, углублялось 31,** изъ коихъ окончено въ томъ же году **62,** при наибольшей глубинѣ № 60-го скважины Товарищества Нобель 178, 14 саж. Буреніемъ окончено 42, углубленіемъ 20. Фонтаны числомъ 33 составляли въ этомъ году 50% новыхъ скважинъ. Капиталъ, затраченный на буреніе и углубленіе 125 скважинъ, долженъ быть опредѣленъ не менѣе $1^1/_2$ милл. руб., что составитъ въ свою очередь болѣе половины общей выручки этого года за всю нефть, добытую

*) Амбары вновь устроенные на промыслахъ:

Нобель	3 милл.
Ротшильдъ	$1^1/_2$ »
Будаговъ и Адамовъ	300 тыс.
Каспійское Товарищеество	1 милл.
Всего около	6 милл.

На заводахъ:

Нобель	2 милл.
Будаговъ	$^1/_2$ »
Цатуровъ	3 »
Арафеловъ	$1^1/_2$ »
Ротшильдъ	2 »
Всего около	9 милл.

на всѣхъ промыслахъ, ибо таковая ни въ коемъ случаѣ не превышала 3 милл. руб.

Къ числу ненормальностей, впрочемъ скорѣе относящихся до добычи нефти въ прошломъ, можно бы еще указать на прекращеніе работы въ теченіе 4 зимнихъ мѣсяцевъ года, когда закрывалась навигація по Каспію и Волгѣ. Нынѣ, впрочемъ, если промысла зимою и не работаютъ такъ, какъ лѣтомъ, то по крайности въ половину, благодаря спросу круглый годъ на керосинъ за границу и въ юго-западную Россію.

Только этимъ общимъ неудовлетворительнымъ положеніемъ и можно объяснить, что нѣкоторыя крупныя промысловыя фирмы, имѣющія, какъ мы видѣли, весьма значительную собственность, не считаютъ для себя выгодной самостоятельную широкую разработку своихъ участковъ. Дѣятельная разработка нефти, по отчету управляющаго горною частью на Кавказѣ, производится нынѣ всего на 250 десятинахъ, разбросанныхъ по всей Балахано-Сабунчинской нефтяной площади.

Изъ предъидущаго ясно: 1) что требованія на нефть однихъ бакинскихъ заводовъ положенія мѣстной добывающей промышленности не улучшаютъ, 2) не повышаетъ цѣнъ и устройство особыхъ хранилищъ для фонтанной нефти частными лицами, и 3) хотя со временемъ отчасти и устраняются причины, мѣшающія улучшенію нефтянаго промысла (въ прошломъ году потеря при фонтанахъ не превышала 5 милл. пудовъ), тѣмъ не менѣе при наличныхъ условіяхъ нельзя ожидать кореннаго измѣненія этого положенія. Для этого **требуются иныя мѣры, на которыхъ**, въ связи съ общимъ положеніемъ нефтяной промышленности съ 1883 года, когда городъ Баку посѣтилъ Статсъ-Секретарь Островскій, **и остановилось** Министерство Государственныхъ Имуществъ. Съ цѣлью создать новый спросъ на нефть Апшеронскаго полуострова, **независимый отъ требованія ея бакинскими заводами**, улучшить этимъ путемъ положеніе добывающей промышленности, а также развить поиски нефти по всему Закавказью, **названное министерство, имѣя предъ собой живой примѣръ Америки, энергически отстояло необходимость устройства каспійско-черноморскаго нефтепровода, полезность котораго окончательно признана правительствомъ** и къ коему нефтепромышленники-незаводчики въ Баку отнеслись съ полнѣйшимъ сочувствіемъ. Къ сожалѣнію, образованіе нефтепроводнаго общества замедлилось, **а между тѣмъ въ связи съ нынѣ предпринятымъ пересмотромъ**

правилъ 1872 года, **нефтепроводъ остается тѣмъ единственнымъ средствомъ, которое наконецъ упорядочитъ нефтяной промыселъ.** Если же почему-либо послѣдній не осуществился бы и сохранилось нынѣшнее statu quo съ распорядительствомъ бакинскихъ заводчиковъ цѣнами нефти, то, не говоря о другихъ отъ этого вредныхъ послѣдствіяхъ для промышленности, многимъ промысламъ, которые нынѣ еще держатся, ничего другого не остается, какъ предложить свои предпріятія на рынкѣ на тѣхъ условіяхъ, которыя продиктуетъ имъ Ротшильдъ. Нѣкоторыя лица уже такъ и сдѣлали.

Ротшильдъ получилъ въ собственность отъ Палашковскаго 4 десятины и въ арендное пользованіе около 8 десятинъ (2-го Сабунчинскаго Товарищества и Кн. Гагариной); затѣмъ въ 1887 году онъ пріобрѣлъ промыселъ Касабова, размѣромъ въ 6 десятинъ, въ 1888 г. извѣстный участокъ въ Романахъ, выросшій изъ $1^1/_2$ десятинъ въ 23, по 6 тыс. за десятину, и въ Сабунчахъ за 18 тыс. промыселъ Товарищества «Дружба». Упорно державшійся за послѣднее время слухъ о состоявшейся будто бы продажѣ ему же гр. Воронцовымъ-Дашковымъ участка въ 10 десятинъ за 300 тысячъ руб. оказался неосновательнымъ. Владѣлецъ его, въ виду особеннаго характера ротшильдовскихъ операцій, не пожелалъ имѣть дѣла съ этой фирмою, предпочтя этому заключеніе менѣе выгоднаго аренднаго контракта съ фирмою Нобель. Такимъ образомъ общая площадь нефтянаго владѣнія Ротшильдовъ уже превосходитъ 40 десятинъ. Если она не достигла большихъ размѣровъ, **то только потому, что** администрація Ротшильдовъ хорошо понимаетъ, что ей незачѣмъ спѣшить платить большія деньги за земли, которыя пока имъ не нужны, а между тѣмъ, въ виду совершающагося на ихъ глазахъ кризиса въ нефтяномъ промыслѣ, перейдутъ и такъ къ нимъ современемъ забезцѣнокъ. Репрессивныя мѣры, предположенныя правительствомъ для предупрежденія излишняго сосредоточенія нефтеносныхъ земель, не смущаютъ Ротшильдовъ, имѣющихъ возможность пріобрѣсти ихъ косвеннымъ, но не менѣе дѣйствительнымъ путемъ покупки безъименныхъ акцій большихъ нефтепромысловыхъ хозяйствъ. Съ переходомъ земель, принадлежащихъ послѣднимъ, **въ руки Ротшильдовъ, если таковой совершится, они станутъ такими же хозяевами Балаханo-Сабунчинской площади, какъ нынѣ они распоряжаются заводами и пропускной способностью Закавказской дороги. Ротшильдамъ** пока не зачѣмъ сосредоточивать своего вниманія на промыслахъ еще и потому, что, взявъ въ свои руки заводчиковъ, въ за-

висимости отъ которыхъ находятся нынѣ добыватели нефти, они тѣмъ самымъ берутъ въ свои руки и нефтяной промыселъ. Сейчасъ по размѣру земельнаго владѣнія Ротшильдъ занимаетъ 4-е мѣсто послѣ Кокорева, Мирзоева и товарищества Нобеля, у котораго, при почти 100 буров. скваж. и заводской производительности, превышающей въ 7—8 разъ Ротшильдовскую, имѣется земель въ арендѣ и собственности лишь немного болѣе его—до 50 десятинъ.

Ниже, въ отдѣлѣ о мѣрахъ къ развитію нефтяной промышленности, вы найдете такія, которыя необходимы для улучшенія нефтянаго промысла во всѣхъ отношеніяхъ; тамъ же указываются и такія, которыя должны быть признаны неотложными для предупрежденія перехода нефтеносныхъ земель въ руки Ротшильдовъ,—а теперь я перейду къ обрабатывающей отрасли промышленности и нефтяному экспорту, въ которомъ Ротшильдъ уже почти полный хозяинъ.

Но прежде чѣмъ это сдѣлать, я закончу отдѣлъ добычи нефти сообщеніемъ вамъ нѣкоторыхъ современныхъ интересныхъ свѣдѣній о попыткахъ полученія ея въ другихъ мѣстностяхъ края, притомъ внѣ тѣхъ районовъ, гдѣ эксплоатація, хотя и въ ограниченныхъ предѣлахъ, производилась раньше. Я говорю о поступившемъ въ Министерство Государственныхъ Имуществъ ходатайствѣ разрѣшить нѣкоторымъ лицамъ буреніе въ мѣстности Мангана, въ 80 верстахъ отъ Баку и недалеко отъ мыса Алятъ. Ходатайство это не было уважено по слѣдующимъ вѣскимъ мотивамъ: при низкихъ цѣнахъ нефти въ Баку, нѣтъ основанія къ снятію состоявшагося нѣсколько лѣтъ назадъ запрещенія поисковъ ея на Апшеронскомъ полуостровѣ, такъ какъ, еслибъ и получились здѣсь удачные результаты, такая нефть безполезно бы пропадала за невозможностью отправлять ее ни къ Черному городу, ни къ Батуму,—къ первому потому, что тамъ и своей дешевой нефти довольно, ко второму—за отсутствіемъ нефтепровода къ Черному морю. Другой фактъ касается развѣдокъ въ Елизаветпольской губерніи, въ мѣстности Нафталанъ, начатыхъ въ прошломъ году московскою фирмой Густава Листа, недалеко отъ станціи Герань Закавказской дороги. Здѣсь получены результаты въ ноябрѣ минувшаго года, **для начала во всякомъ случаѣ весьма удовлетворительные.** Въ первый разъ нефть показалась на глубинѣ 26 саж., а послѣ углубленія до 31 саж. начала переливаться черезъ край 14″ трубы вмѣстѣ съ водой. Послѣ недѣльнаго тартанія лошадьми удалось довести производительность скважины до 600 п. въ сутки.

Дальнѣйшее углубленіе другихъ скважинъ (всѣхъ заложено 3) и болѣе правильная эксплоатація № 2 остановлена до весны нынѣшняго года, такъ какъ, при полномъ бездорожьѣ, доставка паровиковъ и др. необходимыхъ приспособленій для пароваго буренія оказалась зимой рѣшительно невозможной. Нынѣ дѣлается запасъ нефти для предстоящихъ болѣе дѣятельныхъ работъ. Какой полученъ % выхода освѣтительнаго масла, мнѣ неизвѣстно. На этой глубинѣ нефть добыта довольно тяжелая; будетъ ли она такого же качества въ другихъ скважинахъ и при какой глубинѣ, сказать трудно, ибо какъ на сѣверномъ Кавказѣ, такъ и въ Баку тяжелая и легкая нефть встрѣчаются вмѣстѣ. При этомъ въ Балаханахъ зачастую на одной и той же глубинѣ встрѣчается нефть различнаго удѣльнаго вѣса и, наоборотъ, на различныхъ глубинахъ одного и того же вѣса. Въ Баку скважины съ тяжелой нефтью не эксплоатируются, хотя онѣ и составляютъ очень малый % общаго числа. Въ Кудако удѣльный вѣсъ нефти отъ 0,825—0,9. На Ильскомъ промыслѣ той же Кубанской обл. у Русскаго Стандарта нефть частью легкая, удѣльный вѣсъ 0,865 и выше, и тяжелая до 0,985. Сейчасъ, слѣдовательно, было бы преждевременно дѣлать заключеніе о значеніи новыхъ елизаветпольскихъ источниковъ для нефтяной промышленности. но они во всякомъ случаѣ заслуживаютъ вашего вниманія.

III.

Вамъ, вѣроятно, не разъ приходилось слышать авторитетныя мнѣнія, по которымъ не только наши нефтяные источники признавались много разъ богаче американскихъ, **но и самая нефть по своимъ свойствамъ, какъ содержащая въ себѣ болѣе цѣнные, чѣмъ керосинъ, выходы, считалась матеріаломъ, способнымъ дать больше выгодъ производству, чѣмъ американская.**

Не сходясь въ средствахъ къ достиженію болѣе полной утилизаціи нашей нефти, эти авторитеты въ то же время **одинаково соглашались видѣть въ полученіи болѣе цѣнныхъ продуктовъ и широкомъ сбытѣ таковыхъ за границу главнѣйшую задачу для промышленности, тотъ идеалъ, къ которому она должна стремиться.**

Если съ этой точки зрѣнія посмотрѣть **на современное положеніе обрабатывающей промышленности,** то нельзя не при-

знать, что **принятое ею направленіе скорѣе служитъ** къ установленію для нашей нефти и ея сравнительныхъ достоинствъ взгляда прямо противоположнаго—и, слѣдовательно, не въ ея пользу. И дѣйствительно,—разъ заводы ставятъ себѣ почти исключительной цѣлью доставлять на рынокъ керосинъ, близкій по качествамъ къ американскому, истребляя остальное на топливо, то **и надо цѣнить выше ту нефть, которая будетъ давать наибольшій выходъ этого освѣтительнаго масла.** А таковой и оказывается американская, дающая до 85% керосина и съ которой по содержанію освѣтительнаго масла, при современныхъ способахъ производства, можетъ сравниваться **дистиллатъ изъ трехъ пудовъ русской нефти, а не пудъ самой нефти.** Разъ дѣло стоитъ такимъ образомъ, задачу болѣе полной утилизаціи нефти, о чемъ такъ много говорили еще такъ недавно, года два назадъ, и о чемъ забыли нынѣ вовсе, далеко нельзя считать въ Баку разрѣшенной.

Установившаяся здѣсь система хозяйства мѣстныхъ заводовъ **отчасти опредѣляется свойствами сыраго матеріала, а главнѣйшимъ образомъ его обиліемъ, дешевизной, въ связи съ преимущественнымъ спросомъ рынковъ на болѣе легкія освѣтительныя масла въ ряду другихъ обработанныхъ продуктовъ.**

Теперь, когда съ одной стороны сырье до крайности дешево, а съ другой полученіе сверхъ 30% керосина изъ нефти требуетъ уже болѣе совершенныхъ апаратовъ и большаго расхода на очистку *), бакинскіе заводчики предпочитаютъ расходовать вдвое больше дешевой нефти для полученія соотвѣтственнаго количества керосина вторичной перегонкѣ нефтяныхъ остатковъ или соляроваго масла. Заводы Нобеля и Шибаева довели процентные выходы керосина у себя **до 36% при удѣльномъ вѣсѣ 0,823.** Что же касается остатковъ, то они, вопреки обѣщаніямъ В. И. Рагозина, до сихъ поръ матеріаломъ для полученія керосина не служатъ вовсе **). Со стороны двухъ указанныхъ крупныхъ заводовъ, конечно, это значительный шагъ впередъ, хотя практическимъ предѣломъ, при которомъ свѣтильное масло можетъ быть получаемо изъ нефти безъ разложенія ея и приэтомъ сожигаемо въ обыкновенныхъ кероси-

*) Для первыхъ 30% керосина количество необходимой сѣрной кислоты составляетъ 0,8%, а для слѣдующихъ 1,5%—2½%. Такая же разница въ расходѣ щелочей.

**) Послѣдній продуктъ, полученный на заводѣ Бакинскаго нефтянаго общества, имѣлъ уд. в. 0,832.

новыхъ лампахъ, какъ то показали крупные заводскіе опыты Бакинскаго нефтянаго общества, того же Шибаева и другихъ, слѣдуетъ считать выходъ въ 42—45%—48% *). Большая же часть заводовъ, числомъ 150, кромѣ чисто масляныхъ (такихъ 4), получаютъ въ среднемъ 30% освѣтительнаго масла, что лишь на 2% превосходитъ выходъ его, бывшій три-четыре года назадъ.

Чтобы показать, какое значеніе имѣетъ эта разница въ 12—15%—18%, на счетъ которой промышленность можетъ еще развиваться, въ ежегодномъ расходѣ сыраго матеріала, я возьму примѣръ двухъ послѣднихъ лѣтъ, когда добыча нефти превосходила 150 милліоновъ пудовъ. Имѣя въ виду, что въ прошломъ году въ Баку получено около 50 мил. пудовъ керосина, при 42—45%—48% выхода, расходъ нефти для такого его количества составилъ бы не 150 мил. съ лишнимъ, а отъ 100—110—120 мил., что составитъ сбереженіе сыраго матеріала отъ 30—40 до 50 милліоновъ пудовъ въ годъ, **сбереженія, впрочемъ не вполнѣ совпадающаго съ интересами нашихъ приволжскихъ биржевыхъ комитетовъ, ратующихъ за самое широкое истребленіе нефти на остатки, но имѣющаго огромное значеніе въ виду постоянно возростающаго расхода ея заводами для удовлетворенія заграничнаго спроса.**

Благодаря крайней дешевизнѣ какъ нефти, такъ равно и остатковъ, бакинскіе заводчики не только не заботятся объ увеличеніи выходовъ освѣтительнаго масла, но и мало интересуются количествомъ остатковъ, остающихся у нихъ на продажу. Эту послѣднюю цыфру едва-ли серьезно учитываетъ кто-либо изъ нихъ; **да это и понятно, такъ какъ въ теченіе 3-хъ послѣднихъ лѣтъ остатки подспорьемъ заводскому хозяйству не служили, не смотря на то, что приволжскіе перекупщики на нихъ наживали огромныя деньги.**

Цѣна на остатки за это время на мѣстѣ держалась, съ нагрузкой въ судно, по большей части въ доляхъ 1/2, 5/8 и 3/4 копѣйки, доходила порою до 1, много 1 1/2 к. за пудъ. Такая цѣна стояла и въ прошломъ году, не смотря на усилившійся вывозъ моремъ до 55 милліоновъ пудовъ, и лишь на нынѣшній 1889 годъ, когда

*) Дѣло въ Баку съ аппаратомъ Алексѣева, какъ и слѣдовало ожидать, ограничилось одними опытами. Замедлять до крайности гонку и оплачивать дорого стоющую очистку продуктовъ разложенія тамъ, при крайне дешевомъ сырьѣ, уже совсѣмъ не имѣетъ смысла. Подробности объ этомъ—въ прекрасной статьѣ проф. Лисенко, въ приложеніяхъ.

ожидается еще болѣе значительный спросъ на Волгу и Каспій, заключаются контракты на лѣтніе мѣсяцы по 2 к. за пудъ съ погрузкой на суда въ Баку. **Только такою ничтожною стоимостью остатковъ на мѣстѣ и можно объяснить огромные недочеты ихъ въ бакинскомъ хозяйствѣ, возростающіе по мѣрѣ роста промышленности.**

Въ приложеніи третьемъ показанъ вывозъ керосина и остатковъ изъ Баку, по годамъ, въ оба направленія моремъ и по желѣзной дорогѣ, изъ чего можно видѣть, **что первый, т. е. вывозъ керосина до 1888 г., не смотря на то, что на каждые $3^1/_3$ пуда нефти керосина получается лишь одинъ пудъ, а остатковъ 2 пуда, растетъ гораздо сильнѣе втораго, и лишь въ минувшемъ году остатковъ вывезено соотвѣтственно болѣе, нежели керосина, а въ приложеніи IV и V вы найдете только-что упомянутые недочеты, какъ итогъ заводскаго оборота**, основанный на офиціальныхъ данныхъ, мною лишь нѣсколько дополненныхъ.

Я на эти приложенія обращаю ваше особое вниманіе, дабы вы могли убѣдиться сами, насколько, независимо вопроса о правильности сожиганія 65% добываемой нефти на топливо, выдерживаютъ критику громкія заявленія **вышеупомянутыхъ комитетовъ**, въ которыхъ они волнуютъ общественное мнѣніе небывалою опасностью, яко бы угрожающею нашему Поволжью отъ перекачки 60—70 милліоновъ пудовъ нефти къ имѣющимъ устроиться черноморскимъ заводамъ. На этомъ я пока, впрочемъ, не останавливаюсь, такъ какъ коснусь того же предмета ниже. Здѣсь лишь укажу, что если въ Баку, при постоянно возростающемъ производствѣ керосина, на каждый пудъ его получали бы для продажи только $1^1/_2$ пуда остатковъ, расходуя остальное на мѣстѣ, то таковыхъ изъ Баку должно было бы быть вывезено:

	Мил. пуд.		Болѣе чѣмъ ихъ вывезено въ дѣйствительности.	
Въ 1884 г.	21,7 × $1^1/_2$ = 32,55	> 28,45	на 4,1	мил. п.
» 1885 »	27,4 × $1^1/_2$ = 41,1	> 32,81	» 8,3	» »
» 1886 »	32,4 × $1^1/_2$ = 48,6	> 35,70	» 12,9	» »
» 1887 »	42,5 × $1^1/_2$ = 63,75	> 39,	» 24,75	» »
» 1888 »	48, × $1^1/_2$ = 72,	> 55,	» 17,	» »

т. е. за пять лѣтъ на 67 мил. болѣе, чѣмъ вывезли ихъ въ дѣйствительности.

Эти недочеты даютъ другую форму бакинской расточитель-

ности, въ которой, какъ мы сейчасъ видѣли, лежитъ запасъ, обезпечивающій дальнѣйшее возростаніе спроса на остатки Приволжскаго и другихъ болѣе отдаленныхъ районовъ, если бы только за неудовлетворительнымъ положеніемъ каменноугольнаго дѣла въ этомъ встрѣтилась надобность.

Согласно этимъ приложеніямъ, въ среднемъ заводы въ Баку изъ $3^1/_3$ пудовъ нефти получаютъ одинъ пудъ керосина и нѣсколько болѣе пуда остатковъ на продажу *).

Другой же почти пудъ съ третью—это огромный ежегодный мѣстный расходъ нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ пудовъ, въ который входитъ независимо 8—9 милліоновъ, потребныхъ для маслянаго производства, топливо для мѣстныхъ керосиновыхъ заводовъ, пароходовъ по Каспію, бензинъ, тутъ же сжигаемый, потеря при очисткѣ и перегонкѣ керосина и то, что за ненадобностью, смотря по сезону, попросту въ море выливается.

Сколько поглощаютъ остатковъ всѣ эти операціи въ отдѣльности, опредѣлить довольно трудно, **тѣмъ болѣе, что заводы не имѣютъ никакого интереса показывать свои слабыя стороны.** Нѣкоторые между ними, лучше поставленные, обезпечили себя впрочемъ очень недавно отъ непосредственнаго уничтоженія остатковъ устройствомъ огромныхъ амбаровъ, но, во всякомъ случаѣ, независимо отдѣльныхъ заводовъ, ведущихъ свое дѣло болѣе или менѣе экономно, **общая мѣстная трата остатковъ слишкомъ значительна, чтобы, въ связи** съ потерями при фонтанахъ и упомянутой утилизаціей всего 30%, на ней не остановиться самымъ серьезнѣйшимъ образомъ **).

Въ виду всего этого, надо же наконецъ рѣшить, есть ли наша нефть только эквивалентъ угля, третья часть коего должна идти на выработку керосина, и въ такомъ случаѣ такими ежегодными многомилліонными потерями пренебречь, вмѣстѣ съ тѣмъ считая совершенно праздной работу людей науки и правительства, изыскиваю-

*) Въ 1888 г. остатки на продажу составляли 34% или 1,1 п. въ отношеніи къ пуду керосина.

**) Выше мы вездѣ указывали на производство братьевъ Нобель какъ на наилучше поставленное во многихъ отношеніяхъ, а между тѣмъ и оно въ 1886 г., по свѣдѣніямъ, имъ же самимъ доставленнымъ Министерству Финансовъ, на выработку 11.187,777 пудовъ освѣтительныхъ маслъ истратило 2.756,794 пуда остатковъ, что составитъ 25% по отношенію къ полученному керосину. (Представленіе Министра Финансовъ въ Государственный Совѣтъ объ обложеніи освѣтительныхъ маслъ налогомъ).

щихъ средствъ поднять нефтяное производство во всѣхъ отношеніяхъ **и главнымъ образомъ утилизацію нефти, или же, наоборотъ, признавая нынѣшнее положеніе добывнаго и заводскаго дѣла далекимъ отъ цѣлесообразнаго пользованія** нефтяными богатствами, не увлекаться слишкомъ показной стороной и внѣшними успѣхами промышленности, выгоды отъ коихъ къ тому же принадлежатъ главнымъ образомъ не намъ.

За послѣднее время, да и раньше, часто приходилось слышать отъ защитниковъ нынѣшняго statu quo о **какомъ-то сказочномъ превращеніи, при настоящемъ положеніи дѣла, нефти изъ продукта копѣечнаго въ рублевый и даже въ полуимперіалъ. Насколько это вѣрно и каковъ въ дѣйствительности ежегодный заработокъ всего причастнаго къ нефтяному дѣлу, мы сейчасъ увидимъ.**

Для опредѣленія нынѣшней цѣнности нефтянаго производства возьмемъ минувшій годъ, наиболѣе удачный и давшій болѣе крупные результаты, чѣмъ всѣ предшествовавшіе.

Добыто нефти около 170 милліоновъ пудовъ, изъ коихъ вывезено моремъ въ сыромъ видѣ около 5 милл. пудовъ.

Приходъ отъ переработки всего количества добытой нефти, иначе годовая цѣнность русскаго нефтянаго производства.

1) Потеря при фонтанахъ до 5 милліон. пуд., получено	ничего.
2) Отъ 2—3% бензина или 5 милл. пуд. нефти, изъ коего лишь самая незначительная часть очищена и поступила въ продажу, остальное сожжено на мѣстѣ, получено. . . . . до	300,000 р.
3) До 50 милл. пуд. керосина, изъ коихъ а) на внутренній рынокъ поступило 25 милл. пуд. *); по средней стоимости для всей Россіи по 60 к. за пудъ **) (безъ акциза), получено.	15.000,000 »

*) Считая 5 милл. пуд. доставленныхъ чрезъ Одессу по Закавк. дорогѣ.

**) Въ отчетѣ Товарищества С. М. Шибаева за прошлый годъ эта цѣна принята въ 50 к. Въ прошломъ году, какъ равно и въ 1887 г., въ Царицынѣ она колебалась между 26 и 40 коп., въ Петербургѣ и Варшавѣ 70 и 75 к., въ Москвѣ 55—60 к. наливомъ безъ акциза.

и б) 25 милл. пуд. керосина по Закавк. дор. къ Батуму для заграничнаго вывоза стоимостью тамъ (дальше мы уже не хозяева) по 40 к. за пудъ, получено	10.000,000 р.
4) Считая, что изъ отправляемаго за границу количества 10 милл. пудовъ идетъ въ жестянкахъ, къ этой цыфрѣ слѣдуетъ прибавить доходъ отъ тары въ 5 милл. руб., съ вычетомъ изъ нея стоимости жести, получаемой изъ Европы, 40%, что составитъ.	3.000,000 »
5) 55 милл. пуд. остатковъ, при средней стоимости 20 коп. за пудъ *), получено.	10.000,000 »
6) 10 милл. пуд. остатковъ (потеря и топливо въ томъ числѣ, для выработки 3 милл. пуд. смазочныхъ маслъ, вмѣстѣ, съ тарой по 1 р. 50 к., получено	4.500,000 »
7) Остатки, потребляемые на мѣстѣ, около 5 милл. пуд., для судовъ собственно Каспійскаго моря, по 1 к.	500,000 »
8) Остатки, **истребляемые на мѣстѣ**, не даютъ промышленности (таковыхъ отъ 30—35 милл.) .	ничего.
9) Доходъ отъ 5 милл. пудовъ нефти, переработанной въ центральной Россіи, около.	3.000,000 »
Итого весь заработокъ нефтепромышленниковъ, заводчиковъ, пароходчиковъ, желѣзныхъ дорогъ и оптовыхъ торговцевъ равняется ежегодно для внутренняго рынка.	**31.300,000** р.
отъ экспорта	**15.000,000** **)
а всего .	46.300,000 р.

а съ казеннымъ доходомъ онъ составитъ **52—54 милл.**

Если таковой итогъ отнести къ добычѣ въ 160—165 милл. пуд., то мы получимъ, что копѣечный продуктъ при нынѣшнемъ поло-

*) Стоимость остатковъ въ Баку $^3/_4$ — 1 — $1^1/_2$ к., въ Царицынѣ 12—14—18 к., въ Нижнемъ 20—23 и въ Подмосковномъ районѣ до 28 к.

**) Сюда вошли 10 милл., показанные въ статьяхъ 3-й б) и 4-й, и 2 милл. рублей, получаемые отъ продажи смазочныхъ маслъ; что мы платимъ за границу за матеріалы для очистки керосина и маслъ, въ расчетъ не введено,—въ этомъ случаѣ пришлось бы уменьшить итогъ на 800 тысячъ—1 милл. рублей.

женіи дѣла превращается не въ рублевый, а лишь въ 30—35-копѣечный; если же этотъ результатъ сравнить съ доходомъ, получаемымъ американцами отъ соотвѣтственныхъ количествъ нефти, **то значеніе большей или меньшей утилизаціи для промышленности станетъ вполнѣ яснымъ. Нефтяная промышленность Америки даетъ странѣ при двухъ стахъ милл. ежегодной добычи, лишь нѣсколько слѣдовательно большей, чѣмъ наша, въ одномъ экспортѣ 60—65 милл. р. метал. дохода, что, въ переводѣ на кредитные рубли, составитъ 90—100 милл. рублей** *).

Полагаемъ, что только-что приведенныя цыфры наглядно показываютъ, что современные способы производства оставляютъ желать многаго и что все будущее нефтяной промышленности по прежнему—въ лучшей утилизаціи сыраго матеріала.

При всѣхъ вышеуказанныхъ неудовлетворительныхъ сторонахъ бакинскаго заводскаго хозяйства, однако, слѣдуетъ указать и на цѣлый рядъ положительныхъ въ немъ успѣховъ. Начать съ того, что бакинцы могутъ нынѣ гордиться тѣмъ, что у нихъ Чернаго города болѣе нѣтъ, и прежнія ничего нестоющія коптилки, снабжавшія 10 лѣтъ назадъ рынокъ огнеопаснымъ продуктомъ, въ настоящее время, **благодаря увеличившемуся сбыту керосина за границу, правительственному узаконенію, регулирующему точку его вспышки и воспламененія, а также энергіи бакинскаго городскаго общественнаго управленія,** превратились въ болѣе или менѣе благоустроенные заводы, въ которыхъ всѣ топки снабжены форсунками, и на которыхъ нынѣ готовятъ однообразный керосинъ, по качествамъ своимъ нисколько неуступающій товару первоклассныхъ фирмъ. Очистка его, благодаря меньшей тратѣ реактивовъ, стала гораздо дешевле,—нѣсколько болѣе 2 копѣекъ, а между тѣмъ она производится настолько хорошо, что даже въ тѣхъ случаяхъ, когда керосинъ доставляется за границу довольно тяжелый, удѣльн. вѣса до 0,827, противъ котораго раньше были тамъ предубѣждены, нынѣ уже жалобъ на эти его отличныя отъ американскаго керосина свойства болѣе не слышно. Независимо сего, простые лежачіе перегонные кубы замѣнены котлами, съ внутренней прогарной трубой, болѣе производительными и нетребующими столь частой чистки; резервуары при заводахъ и другія средства храненія значительно расширены; построены и строятся нѣсколько

*) Эта цыфра вполнѣ согласна съ данными, имѣющимися въ трудахъ нашего Министерства Финансовъ.

заводовъ для полученія сѣрной кислоты; сдѣланы попытки къ регенераціи кислотныхъ и щелочныхъ отбросовъ, причемъ первые отчасти перерабатываются на желѣзный купоросъ, отчасти же снова на сѣрную кислоту, вполнѣ годную для предварительной обработки дистиллата, а между тѣмъ продаваемую на мѣстѣ не дороже 60—70 коп. за пудъ.

Всѣ такія улучшенія, **показывающія, что при болѣе нормальномъ положеніи можно было бы ожидать здѣсь и дальнѣйшихъ, относятся главнымъ образомъ къ 1886-му году,** когда появленіе впервые на Черномъ морѣ наливныхъ судовъ значительно увеличило спросъ на бакинскій керосинъ, а цѣна на него, при дѣйствительной стоимости заводчику въ 12—14 коп., поднялась въ вагонахъ Закавказской желѣзной дороги до 26 — 28 коп. за пудъ, на каковомъ уровнѣ она и продержалась сравнительно долго,—до февраля 1887 г. **Вотъ эта благопріятная обстановка и дала возможность бакинцамъ привести свои заводы въ значительно лучшее состояніе** *).

Чтобы покончить съ современнымъ положеніемъ обрабатывающей промышленности въ Баку, мнѣ необходимо сообщить вамъ данныя о непомѣрномъ возростаніи заводской производительности за послѣдніе годы, что вы и найдете въ приложеніи шестомъ. Съ условіями же, при которыхъ эта ненормальная производительность, частью фиктивная, въ Баку создалась и которыя находятся въ тѣсной связи съ способомъ распредѣленія вагоновъ Закавказской желѣзной дороги, вы познакомитесь ниже.

Все вышеприведенное относилось до промышленности керосиновой. Что же касается производства смазочныхъ маслъ, то таковое какъ въ Россіи, такъ и въ Америкѣ, развивается гораздо медленнѣе, нежели керосиновое, — по той простой причинѣ, что міровой расходъ на смазку всегда менѣе таковаго на освѣщеніе. На рынкѣ главное преимущество отдаютъ нашимъ машиннымъ масламъ, уд. в. 0,910, коихъ получается изъ остатковъ до 20%; веретенныя же масла ни качествомъ, ни дешевизною не превосходятъ американскихъ. Вывозъ неочищенныхъ маслъ затрудняется тѣмъ, что потери при очисткѣ весьма значительны, такъ что заграничному покупателю, оплачивающему ихъ пошлиною, выгоднѣе пріобрѣтать

*) А никакъ не приходъ Ротшильдовъ, какъ это стремится доказать предсѣдатель Каспійско-Черноморскаго общества князь Эристовъ.

прямо очищенный продуктъ. Нынѣ, впрочемъ, можно разсчитывать на нѣсколько большій экспортъ этихъ маслъ, послѣ того, какъ ихъ стали возить наливомъ.

Статистическія данныя о масляномъ производствѣ показываютъ, что это производство хотя и медленно, но изъ году въ годъ развивается,—и съ 1883-го по 1888-й г. выработка масла въ Баку увеличилась почти вдвое, а именно съ 1.300,000 пуд. до $2^1/_2$ милл.

Перехожу затѣмъ къ перевозочнымъ средствамъ къ Черному морю.

IV.

Чтобы дать должную оцѣнку этимъ важнѣйшимъ факторамъ промышленности, отъ которыхъ зависитъ ея дальнѣйшее развитіе, я остановлю на одну минуту ваше вниманіе на картѣ американскихъ нефтяныхъ мѣсторожденій. Она вамъ показываетъ, что **для американскаго экспорта въ его настоящемъ значеніи при почти той же добычѣ нефти, что и у насъ, потребовалось устройство нѣсколькихъ нефтепроводныхъ и желѣзнодорожныхъ линій отъ источниковъ къ портамъ, гдѣ и сосредоточена заводская дѣятельность. И тѣ, и другія успѣшно работаютъ на пользу страны.**

На промышленное развитіе смотрятъ за океаномъ нѣсколько иначе, нежели у насъ. Тамъ развиваютъ каждую отрасль въ отдѣльности, все, что хотя сколько-нибудь того заслуживаетъ, и тѣмъ двигаютъ всю промышленность.

У насъ же, напримѣръ, хотя бы въ нефтяномъ дѣлѣ, вотъ уже болѣе 10 лѣтъ, какъ заводчики держатъ въ тискахъ добывателей нефти и, подрывая въ сущности лишь самихъ себя, ставятъ всяческія препятствія къ тому, чтобы нефтяной промыселъ получилъ самостоятельное развитіе. О томъ же хлопочутъ и продавцы остатковъ по Волгѣ, скупающіе ихъ за гроши у бакинскихъ заводчиковъ. Въ свою очередь, въ то же время владѣльцы нашихъ каменноугольныхъ мѣсторожденій, наоборотъ, вопіютъ противъ дешевизны остатковъ въ Царицынѣ, куда послѣдніе могутъ быть доставлены не дороже 10 коп. за пудъ. Такимъ образомъ, ихъ уже пугаетъ скопленіе остатковъ на Волгѣ, а когда, съ цѣлью поднять во всѣхъ отношеніяхъ нефтяное производство, Министерство Государственныхъ Имуществъ вызываетъ устройство нефтепровода къ Черному морю, **которымъ отчасти предупреждается дальнѣйшее накопленіе остатковъ на Волгѣ**, и создается болѣе экономное пользованіе ими

въ Баку, они уже опасаются появленія нефтяныхъ остатковъ чуть не въ центрахъ каменноугольнаго района черезъ Черное море.

Конечно, въ концѣ-концовъ правительство, стоящее внѣ отдѣльныхъ интересовъ той или другой группы, отводитъ интересамъ каждой изъ нихъ соотвѣтственное мѣсто. Но, тѣмъ не менѣе, въ ущербъ дѣйствительной предпріимчивости, вырабатывается привычка взывать на каждомъ шагу къ правительству и его помощи, и слово «кризисъ» становится во всякой промышленности однимъ изъ самыхъ излюбленныхъ.

За послѣднее время въ нефтяномъ дѣлѣ мы его не слышимъ, но, какъ мы видѣли, для добывающей отрасли его онъ продолжается, а для обрабатывающей, если кризисъ и маскируется ротшильдовскими контрактами, съ которыми вы познакомитесь и которые налагаютъ печать молчанія на уста заводчиковъ, закабаленныхъ Каспійско-Черноморскимъ обществомъ, то вѣдь такіе акты самоотреченія бакинскихъ производителей едва-ли не представляютъ наихудшую его форму. **Я твердо убѣжденъ, что пока не отрѣшатся отъ узкихъ взглядовъ на развитіе нефтяной промышленности, которой слѣдуетъ помогать не односторонне, а всѣми средствами и во всѣхъ отношеніяхъ, русское нефтяное дѣло, какъ это наглядно доказываетъ все его прошлое, будетъ по-прежнему неустойчивымъ, развиваться какими-то скачками и далекимъ отъ цѣлесообразнаго пользованія.** Смотря съ этой точки зрѣнія на вопросъ о перевозочныхъ средствахъ, таковыми для дальнѣйшаго развитія нефтяной промышленности слѣдуетъ признать: 1) **упорядоченную** во всѣхъ отношеніяхъ **Закавказскую желѣзную дорогу** и 2) разрѣшенный правительствомъ въ концѣ 1887 г. **Закавказскій нефтепроводъ для общественнаго пользованія.**

Первая изъ нихъ, которая добывателямъ нефти, какъ мы видѣли, пользы не принесла, всецѣло служитъ интересамъ бакинскихъ заводовъ, и ея улучшеніе, въ особенности въ виду цѣлаго ряда предшествовавшихъ обстоятельствъ, есть для этихъ послѣднихъ предметъ огромной важности. Привожу данныя о современномъ положеніи этой дороги.

Закавказская дорога—горная, съ различными топографическими условіями. Длина Закавказской жел. дороги—843 версты.

Общее число станцій—52 и 4 полустанка на Бакинскомъ участкѣ, построенные въ прошломъ году.

Разстояніе отъ Баку до Тифлиса—513 в. при 29 переходахъ. Среднее разстояніе между ними на этомъ участкѣ 17,8 в.

Разстояніе отъ Тифлиса до Батума 330 в.; не считая же 8 переходовъ чрезъ Сурамскій перевалъ, между станціями Михайлово и Квирилы, въ 59 в., оно будетъ 330—59=271 в.

На разстояніи этихъ 271 версты—20 станцій.

Среднее разстояніе между станціями—**13,5 в.**

Нагорная часть перевала между Михайлово и Бежатубанью 19 в.

Спускъ и подъемъ между **Бежатубанью** и **Пони** 9,5 версты для пассажирскаго поѣзда, при двухъ паровозахъ Ферли, требовалъ раньше 53 минуты *), съ устройствомъ же полустанка Ципа при наибольшемъ переходѣ въ 5,5 верстъ—35 минутъ.

Между Баку и Тифлисомъ:
2 станціи съ разстояніемъ **до 15 верстъ** и 4 полустанка,
8 станцій съ разстояніемъ отъ **17 до 20 верстъ**, и
11 станцій съ разстояніемъ отъ **20 до 25 верстъ.**
Между Тифлисомъ и Батумомъ:
13 станцій съ разстояніемъ до **15 верстъ.**
4 станціи съ разстояніемъ отъ **15 до 17 верстъ**, и
3 станціи съ разстояніемъ въ **20 верстъ.**

Пропускная способность равнинныхъ участковъ.

Скорость **товарнаго поѣзда** принимается для Закавк. дороги въ **20 верстъ** въ часъ. Различныя условія мѣстности требуютъ на разстояніи между Тифлисомъ и Батумомъ **11 разъ пересоставлять поѣздъ**, причемъ число вагоновъ варьируетъ между **24-мя и 36-тью.** Необходимость отправлять поѣздъ въ 24 вагона встрѣчается на перегонахъ въ **20 верстъ и болѣе**, какъ напр. отъ станціи Аг-тагля до Тифлиса, и друг.

Отсюда пропускная способность равнинныхъ участковъ, съ наибольшимъ разстояніемъ въ 20 верстъ и болѣе **), отвѣчаетъ

---

*) Докладъ начальника мастерскихъ Закавк. дороги, инженера Карапетова, Бак. отд. Техн. Общества въ декабрѣ 1882 г.

**) На пробѣгъ 2 поѣздовъ къ Баку и Батуму требуется на такихъ участкахъ 150 минутъ.

девяти парамъ поѣздовъ, которыя и представляютъ maximum числа поѣздовъ, возможный къ пропуску по Закавк. жел. дорогѣ со среднимъ числомъ $\frac{24+36}{2}$ = **30 вагонамъ** въ каждомъ поѣздѣ, т. е. **270 вагоновъ въ сутки** (при настоящемъ состояніи разъѣздовъ и необходимыхъ остановкахъ на станціяхъ). Такое количество вагоновъ, возможныхъ къ пропуску, отвѣчаетъ 162 тысячамъ пудовъ въ сутки, а за вычетомъ 1 пары пассажирской почти 50 мил. пудовъ **сквознаго груза** въ одинъ путь—при 330 дняхъ пути въ годъ *).

Пропускная способность перевала.

До января 1887 года она доходила до 13 паръ поѣздовъ въ сутки **), считая 110 минутъ для прохожденія наибольшаго разстоянія между Пони и Бежатубанью (9 верстъ), и составляла **169 вагоновъ.**

Съ устройствомъ полустанка Ципы между этими станціями, число поѣздовъ, возможныхъ къ пропуску, увеличилось до 21 пары ***) поѣздовъ, или, что все равно, до **273 вагоновъ въ сутки** (въ каждомъ поѣздѣ, по условіямъ движенія на перевальномъ участкѣ, по 13 груженыхъ вагоновъ), и на перевалѣ движеніе нынѣ уже не встрѣчаетъ препятствій, такъ какъ оно вполнѣ соотвѣтствуетъ пропускной способности равнинныхъ участковъ, опредѣленной выше въ 270 вагоновъ.

Эта способность можетъ быть увеличена устройствомъ керосинопроводовъ, но такое увеличеніе имѣетъ смыслъ лишь при соотвѣтственномъ увеличеніи пропускной способности равнинныхъ участковъ пути, имѣющей, въ свою очередь, предѣлы.

---

*) Въ 1886 году было 54 дня остановокъ въ теченіе года, вслѣдствіе размыва пути и снѣжныхъ заносовъ; въ 1887 г. два мѣсяца, по отчету правленія.

**) $\frac{24 \times 60}{110} = \frac{1440}{110} =$ 13 паръ поѣздовъ. минутъ

***) Инженеръ Карапетовъ принимаетъ предѣльную цыфру въ 18 паръ поѣздовъ.

Въ концѣ 1886 года бакинскіе заводчики дѣлали изъ керосинопроводовъ на Сурамѣ вопросъ дня, между тѣмъ до сихъ поръ разрѣшеніемъ на сооруженіе керосинопровода воспользовался одинъ Нобель, приступившій къ постройкѣ его лишь въ ноябрѣ 1888 года. Этому, однако, нельзя удивляться, какъ въ виду недостаточной пропускной способности равнинныхъ участковъ, такъ равно и потому, что керосинопроводъ на пути вовсе не создаетъ удобствъ для передвиженія, требуя двухъ лишнихъ перегрузокъ. Это скорѣе помѣха къ движенію, и имъ можно пользоваться развѣ при размывѣ пути и другихъ случаяхъ, временно, до возстановленія сквознаго движенія. Побелевскій трубопроводъ разсчитываютъ кончить въ іюлѣ 1889 г. Годовая пропускная способность его около 12 мил. пуд. Діаметръ трубъ—3 дюйма. Срокъ же дѣйствія, до открытія тоннеля, истекаетъ въ 1890 году. Рискованная при такихъ условіяхъ со стороны Товарищества Нобель затрата можетъ быть объясняема лишь имѣющимся у него убѣжденіемъ, что прорытіе тоннеля чрезъ наивысшую точку перевала не увеличитъ значительно пропуска грузовъ **чрезъ весь перевалъ** между станціями Михайлово и Квириллы, чему можно найти подтвержденіе и въ сообщеніи инженера Карапетова, имъ читанномъ 11 февраля нынѣшняго года въ Бакинскомъ отдѣленіи Техническаго Общества.

По мнѣнію послѣдняго, устройство Сурамскаго тоннеля, обошедшееся въ $10^1/_2$ мил. рублей, дастъ возможность увеличить провозоспособность перевала для нефтяныхъ грузовъ лишь на какіенибудь 10 мил. пудовъ, а общее количество **нефтяныхъ перевозокъ**, возможныхъ къ пропуску по дорогѣ нынѣ, имъ опредѣляется въ 36 мил. пудовъ *).

Подвижной составъ и сила тяги.

Число тарныхъ вагоновъ дороги, ей принадлежащихъ,

разныхъ типовъ	2,470	ваг.
Арендованныхъ у Балтійскаго завода	1,100	»
Наливныхъ Закавказской дороги	1,212	»
Таковыхъ же, принадлежащихъ частнымъ лицамъ .	3,012	»
Всего .	7,794	ваг.

*) «Каспій» № 36 за 1889 г.

Принимая мѣсячную производительность вагона (при 330 дняхъ безостановочнаго движенія и 2 оборотахъ въ мѣсяцъ отъ Баку до Батума и обратно) **въ 1,200 пудовъ**, на все разстояніе это составитъ **13,200 пудовъ въ годъ;** отчисляя 10% вагоновъ на ремонтъ, общая годовая производительность **тарнаго** подвижнаго состава опредѣлится въ 3,200 × 13.200 = **42.240,000 пудовъ**, а **нефтянаго** въ 3,800 наливныхъ вагоновъ, или 3,800×13,200= **50.160,000 пудовъ**, а тѣхъ и другихъ вмѣстѣ **90 мил. пудовъ.**

Эта производительность превышаетъ на 40 мил. пудовъ возможную нынѣ пропускную способность дороги.

Можетъ поступить на дорогу при неблагоразуміи заводчиковъ еще 4,000 вагоновъ, на которые Министерствомъ Путей Сообщенія выданы разрѣшенія, и **тогда бы подвижной составъ равнялся 11,654 ваг.**

Затрата частныхъ лицъ, сдѣланная на вагоны,=3,000×1,800= **5.400,000 рублей.**

При 30 мил. пудовъ нефтяныхъ продуктовъ, перевезенныхъ къ Батуму въ прошломъ году, **количество дѣйствительно необходимыхъ вагоновъ** для безостановочнаго движенія=30 мил.: 13,200= 2,280, а съ 10% подлежащими ремонту—**2,500.**

Остальные 1,500 вагоновъ непроизводительно занимаютъ запасные пути.

Количество паровозовъ весьма ограниченно, а именно 40 съ чѣмъ-то паровозовъ Ферли и 230 обыкновенныхъ.

Чтобы объяснить себѣ такія непроизводительныя траты, допущенныя дорогой, которыя будутъ еще большими, если отправители станутъ продолжать ставить ихъ безъ надобности, **слѣдуетъ остановиться вообще на отношеніяхъ** распорядителей дороги къ отправителямъ, отношеніяхъ, **чуждыхъ всякой системы** и которыя, слѣдуетъ замѣтить, отразились гибельно и даже частью непоправимо на нефтяной промышленности. **Довольно сказать, что неумѣлая желѣзно-дорожная политика всего болѣе и облегчила Ротшильдамъ распорядительство не только бакинскими заводами. но и самою дорогою.** Должно, однако, оговориться, что такой упрекъ относится столько же къ ближайшимъ распорядителямъ ея, сколько къ инспекторскому надзору и тѣмъ вѣдомствамъ, которыя давали

*

дорогѣ инструкціи;—тѣмъ болѣе настоятельна необходимость ея полнаго упорядоченія.

Жалобы на недостаточность подвижнаго состава и неурядицы на этомъ пути начали раздаваться тотчасъ же послѣ открытія дороги, не прекращаясь до нынѣшнихъ дней и измѣняясь лишь въ своей серьезности по мѣрѣ усиленія движенія и неприспособленности къ нему дороги.

Вначалѣ, за ограниченностью перевозки и невыясненностью спроса на нефтяные продукты за границу, ни дорога, ни отправители не могли въ сущности установить прочныхъ основаній для урегулированія взаимныхъ отношеній въ будущемъ. Дорога слѣдовала въ своей политикѣ инструкціямъ строителей, всего болѣе заинтересованныхъ въ ея дальнѣйшихъ работахъ, каковыя предположенія она и проводила чрезъ нѣкоторыя крупныя заводскія фирмы въ Баку. Хозяева дороги наиболѣе интересовались въ то время полученіемъ работъ по прорытію Сурамскаго тоннеля для общества Закавказской дороги. На этомъ основаніи въ первомъ прошеніи на имя Министра Путей Сообщенія и бакинцы останавливаются лишь на увеличеніи перевозоспособности Сурамскаго перевала, о недостаточности которой они знали только по наслышкѣ, и на Батумскомъ портѣ, улучшеніе котораго требовалось безусловно. Въ 1884 году возбуждается тѣми же отправителями ходатайство объ увеличеніи наливнаго вагоннаго парка дороги и числа паровозовъ, въ которыхъ также надобность была несомнѣнная. Вмѣстѣ съ тѣмъ повторяется просьба о Сурамскомъ тоннелѣ. Убѣжденіе о малой пропускной способности перевала рѣшительно поддерживается правленіемъ дороги, и на немъ сосредоточивается все вниманіе Министерства Путей Сообщенія. Впрочемъ, **одинъ изъ инженеровъ дороги**, на котораго я выше ссылался, **бывшій долго начальникомъ тяги на перевальномъ участкѣ, представилъ еще въ 1882 г. Бакинскому отдѣленію Техническаго Общества данныя, рѣшительно опровергавшія эти утвержденія.** Полустанокъ Цина на перевалѣ, между станціями Пони и Бежатубанью, предположенный къ постройкѣ въ концѣ 70-хъ годовъ, могъ, по его мнѣнію, оказавшемуся впослѣдствіи совершенно справедливымъ, удвоить эту способность. Но его замѣчанія принимаются дорогой враждебно, такъ какъ устройство такого полустанка ослабляло доводы въ пользу необходимости немедленнаго прорытія тоннеля. Вопросъ объ увеличеніи подвижнаго состава на 58 паровозовъ

и 750 вагоновъ рѣшается въ томъ же году утвердительно. Въ 1886 году оканчивается разсмотрѣніе дѣла о Сурамскомъ тоннелѣ, постройка котораго рѣшается хозяйственнымъ способомъ—казною.

Съ этого момента фактическимъ распорядителемъ дѣла становится само правленіе, дѣйствующее по инструкціямъ Министерства Путей Сообщенія, такъ какъ строители дороги послѣ того оказываются уже индифферентными къ судьбамъ ея. **Но и послѣ рѣшенія дѣла о перевалѣ названное министерство, упуская изъ виду возможность устройства полустанка на наибольшемъ перегонѣ его, главное свое вниманіе продолжаетъ сосредоточивать на увеличеніи пропускной способности перевала—на этотъ разъ до открытія тоннеля.** Средствомъ для этого оно, согласно указаніямъ бакинскихъ заводчиковъ, считаетъ керосинопроводы, которыми и продолжаетъ заниматься до конца 1887 года, не смотря на то, что распоряженіемъ правленія въ концѣ 1886 года устроивается наконецъ злополучная Цина, удвоивающая пропускную способность перевала.

Еще ранѣе того не только разрѣшается министерствомъ крупнымъ фирмамъ, но даже **предлагается чрезъ инспектора дороги ставить свои вагоны.**

Этимъ пользуются въ самомъ широкомъ смыслѣ, тѣмъ болѣе, что при разрѣшеніи прокладывать на перевалѣ керосинопроводы каждому желающему, казалось, не могло уже, слѣдовательно, быть сомнѣній въ возможности перевозить какое угодное количество грузовъ по дорогѣ. Но только тогда и выясняется, что **и дорога, и Министерство Путей Сообщенія занимались пропускной способностью перевала въ ущербъ остальнымъ участкамъ.**

Неумѣлость распорядителей дороги въ это время сказалась и въ другомъ отношеніи—это въ дѣлѣ распредѣленія вагоновъ самой дороги, что существенно отразилось, какъ мы упоминали, на жизни заводовъ. И въ то время, какъ въ Петербургѣ, безъ предупрежденія о томъ мѣстнаго управленія дороги, выдавались разрѣшенія на тысячи вагоновъ, даже не справляясь о томъ, есть ли для такого числа ихъ свободные пути и насколько этому отвѣчаетъ сила тяги, состоявшееся въ апрѣлѣ 1886 года распоряженіе о распредѣленіи вагоновъ Закавказской дороги чрезъ особый комитетъ 6-ти лицъ съ участіемъ 3-хъ представителей Министерства, пропорціонально производительности заводовъ, хотя и справедливое въ своемъ основаніи, въ свою очередь, благодаря нѣкоторымъ недостаточно взвѣшеннымъ

подробностямъ его, а главнымъ образомъ установленной ежемѣсячной разверсткѣ вагоновъ, вызвало послѣдствія, не менѣе тяжелыя для промышленности, чему весьма способствовали высокія цѣны на керосинъ и другія обстоятельства.

Выше уже было упомянуто, что цѣна на керосинъ въ 1886 году стояла почти круглый годъ около 28 коп. въ Баку, въ вагонѣ. При такихъ условіяхъ распоряженіе о ежемѣсячномъ распредѣленіи вагоновъ по производительности заводовъ, конечно, должно было вызвать, при сравнительной незначительности затратъ на таковую, немедленное ея увеличеніе заводами. Такъ и случилось, и въ то время, какъ крупные заводчики Нобель, Шибаевъ, Дебуръ обратили свое главное вниманіе на пріобрѣтеніе своихъ вагоновъ, большинство остальныхъ заводчиковъ, **желавшее поскорѣе получить наибольшее количество премій съ вагоновъ дороги и увѣренное въ сохраненіи столь значительныхъ барышей надолго,** лихорадочно бросилось строить новые и расширять старые заводы, дабы къ ближайшей разверсткѣ въ увеличенной такимъ образомъ производительности имѣть оправдательный документъ и право на большее число вагоновъ **Внѣ этой ближайшей цѣли они ничего другаго не видѣли, и бакинское производство во всѣхъ отношеніяхъ такимъ образомъ приняло совершенно азартный характеръ.**

Что это дѣйствительно была безцѣльная трата значительнаго капитала и во всякомъ случаѣ такой накладной расходъ на производство, котораго никакіе временные барыши оправдать не могли и который долженъ былъ рано или поздно создать затрудненія для заводчиковъ, едва начинавшихъ крѣпнуть,—это совсѣмъ наглядно явствуетъ изъ данныхъ того же приложенія VI, въ которомъ показана, съ одной стороны, производительность заводовъ по годамъ, а для 1886 и 1887 года и по мѣсяцамъ, коей съ другой противопоставляется дѣйствительная выработка керосина на тѣхъ же заводахъ и въ тѣ же годы. Но независимо того, при такомъ общемъ стремленіи, не могла быть достигнута и ближайшая цѣль бакинцевъ, такъ какъ, при опредѣленномъ числѣ вагоновъ у Закавказской дороги, количество ихъ, получаемое каждымъ въ отдѣльности, должно было оставаться то же самое, могъ лишь измѣниться знаменатель отношенія, т. е. въ данномъ случаѣ заводская производительность, отвѣчающая дачѣ одного вагона.

Къ **1 января 1886 года** заводская производительность достигала въ Баку 53 мил. пудовъ, **что на 25 мил. превышало дѣйствительную выработку керосина за 1885 годъ и на 4 мил. таковую за минувшій 1888-й годъ,**—ясно слѣдовательно, что увеличеніе ея до 125 милл. пудовъ, на цѣлыхъ 72 мил. пудовъ, къ началу 1888 года дѣлалось безъ всякаго отношенія къ спросу на керосинъ.

Непроизводительность такихъ тратъ и азартъ бакинцевъ обозначились тотчасъ же. Комитету въ Баку слѣдовало бы, конечно, ходатайствовать немедленно о разверсткѣ вагоновъ по крайней мѣрѣ въ нѣсколько мѣсяцевъ разъ, дабы остановить дальнѣйшія вредныя послѣдствія частыхъ распредѣленій, но комитетъ смотрѣлъ довольно повидимому равнодушно на свои задачи и **ввелъ измѣненіе этого существеннаго пункта въ общія правила,** а пока они были утверждены, прошло $1^1/_2$ года, и, слѣдовательно, препятствія безполезному расширенію заводовъ поставлены тогда, когда непроизводительныя затраты уже были сдѣланы. Окончательными правилами устанавливался слѣдующій существующій понынѣ порядокъ распредѣленія вагоновъ Закавказской желѣзной дороги:

«1) Разверстка **этихъ вагоновъ** дѣлается исключительно между одними керосинозаводчиками. **Лица, покупающія нефтяные продукты отъ заводчиковъ** съ цѣлью отправки ихъ наливомъ по Закавказской дорогѣ (о чемъ должно быть оговорено при покупкѣ), **получаютъ вагоны-цистерны только за счетъ тѣхъ заводовъ, на которыхъ такая покупка ими совершена, и изъ того количества, которое причитается этимъ заводамъ на основаніи настоящихъ правилъ.**

2) Основаніемъ для назначенія каждому заводу числа вагоновъ-цистернъ Закавказской желѣзной дороги **служитъ годовая возможная производительность завода по количеству керосина** (опредѣленнаго качества) **и смазочныхъ маслъ,** которые заводъ можетъ выработать въ теченіе года при полномъ нормальномъ его ходѣ. При этомъ для тѣхъ заводовъ, кои сбываютъ часть своихъ продуктовъ Каспійскимъ моремъ, годовая производительность ихъ уменьшается на все то количество керосина и смазочныхъ маслъ, которое ими будетъ на самомъ дѣлѣ этимъ путемъ отправлено.

3) Въ доставшихся по разверсткѣ на долю заводовъ вагонахъ-цистернахъ могутъ, кромѣ керосина и масла, перевозиться другіе

нефтяные продукты, какъ-то дистилляты, нефтяные остатки, нефть и проч.

и 4) По составленіи годоваго плана распредѣленія вагоновъ дороги между заводчиками, **сообразуясь съ пропускною способностью**, опредѣляется количество вагоновъ-цистернъ частныхъ лицъ, могущее быть отправленнымъ съ грузомъ въ предстоящій мѣсяцъ. Это количество распредѣляется между всѣми заявившими желаніе совершить въ этомъ мѣсяцѣ перевозку нефтяныхъ грузовъ въ собственныхъ вагонахъ пропорціонально количеству поставленныхъ сими лицами на дорогу вагоновъ-цистернъ».

Обращаясь уже къ этимъ послѣднимъ основаніямъ, нельзя не придти къ тому заключенію, что если, съ одной стороны, по отношенію къ пользованію вагонами Закавказской дороги, **впрочемъ довольно поздно, и создавались условія для болѣе спокойнаго развитія заводовъ**, то съ другой **неопредѣленная постановка вопроса о допущеніи вагоновъ частныхъ лицъ безъ указанія предѣла пропускной способности, которая могла быть для нихъ предназначена**, вызвала, въ связи съ разрѣшеніемъ **ставить вагоны въ неограниченномъ числѣ на Закавказскую дорогу, лишь такія же новыя безполезныя затраты, въ свою очередь разорительныя для промышленности. Азартъ въ этой послѣдней формѣ не прекращенъ и понынѣ**, и какъ въ первомъ случаѣ **на 50 милл. пудовъ заводской производительности, дѣйствительно необходимой, благодаря неудачной желѣзнодорожной политикѣ, выросло 100 милл. пудовъ безполезной**, которую всего правильнѣе назвать непроизводительностью, такъ равно, при возможности пропускать по Закавказской дорогѣ **всего $1\frac{1}{2}$ тысячи вагоновъ частныхъ лицъ, дорога, съ согласія Министерства Путей Сообщенія, выдала разрѣшеніе частнымъ лицамъ поставить около 7 тысячъ вагоновъ**, завѣдомо зная, что такого числа вагоновъ не только пропустить нельзя, да и поставить сейчасъ негдѣ. Остается только удивляться, какъ могутъ еще и теперь, когда печальныя послѣдствія этихъ разрѣшеній столь очевидны, все же выдавать новыя.

Если вообще извѣстно, что нормальная годовая работа вагона-цистерны равняется 13,200 — 14,400 пудамъ, то вѣдь не трудно разсчитать, что если бы всѣ 7,000 вагоновъ, на которые разрѣшенія даны, были въ дѣйствительности доставлены на дорогу, то они потребовали бы пропускной способности свыше 100 милл. пудовъ, для каковой не хватило бы и двухъ путей. Въ конечномъ

результатѣ, благодаря этимъ необдуманнымъ распоряженіямъ, бакинское производство изъ своихъ ограниченныхъ средствъ **израсходовало непроизводительно** около 5 милл. руб. на увеличеніе заводовъ и до 3 милл. на вагоны, считая, что вагоновъ нынѣ уже поставлено на 1½ тыс. болѣе, чѣмъ требуется,—**всего** слѣд., **около 8 милліоновъ рублей.**

При такомъ положеніи дѣла на Закавказской дорогѣ осенью 1887 г. Баку посѣтилъ начальникъ главнаго управленія желѣзныхъ дорогъ. На этотъ пріѣздъ возлагались большія надежды. Въ поданномъ по этому случаю прошеніи бакинцы просятъ упорядочить дорогу и при этомъ справедливо—ибо нельзя же отъ нихъ требовать знанія пропускной способности всей линіи, — сѣтуютъ на выдачу разрѣшеній ставить на дорогу частные вагоны, разъ большею частью ихъ они были обречены не пользоваться. Ожидалось, что обществу Закавказской желѣзной дороги будутъ указаны тѣ мѣры, которыми она должна будетъ обезпечить бакинскую промышленность хотя бы отъ неминуемыхъ для владѣльцевъ вагоновъ затрудненій. Съ тѣхъ поръ прошло больше года, между тѣмъ не только никакихъ серьезныхъ улучшеній въ положеніи пути не сдѣлано, а напротивъ затрудненія дошли до того, что нынѣ, за отсутствіемъ сортировочныхъ станцій въ Баку, которыя раздѣляли бы вагоны, назначаемые подъ наливъ, отъ вагоновъ, нагруженныхъ для отправки, ихъ иной разъ къ заводу можно получить лишь чрезъ нѣсколько дней, не смотря на то, что большая часть запасныхъ путей крупными фирмами сдѣлана на ихъ счетъ. На сколько извѣстно въ Баку, результатомъ этой поѣздки Тайнаго Совѣтника Салова было лишь предложеніе построить до прокладки тоннеля опять чрезъ перевалъ казенный керосинопроводъ *), хотя при современной перевозкѣ въ таковомъ увеличеніи пропускной способности надобности вовсе не встрѣчалось. Нынѣ, благодаря полустанку Цина, который обошелся всего 50 тысячъ рублей, чрезъ перевалъ, мы видѣли, можетъ быть пропущено въ одну сторону до 50 милл. пуд. груза **), а такое количество

*) Между прочимъ предполагалось Министерствомъ Путей Сообщенія пользоваться керосинопроводомъ и послѣ прорытія тоннеля. Нельзя не признать, что разнородныя мѣры, столь поспѣшно предлагаемыя, умаляютъ значеніе казенныхъ работъ по прорытію тоннеля, на которыя ассигновано 10½ милл. рублей.

**) А не 15, какъ указывало Министерство Путей Сообщенія осенью 1887 года.

Государственная ордена Ленина БИБЛИОТЕКА СССР им. В. И. ЛЕНИНА

ихъ, принявъ во вниманіе значительныя отправки со станцій, расположенныхъ по ту сторону перевала, къ Батуму, едва-ли проходитъ чрезъ него, хотя нефтяные грузы, посылаемые съ Бакинскаго участка, и составили въ текущемъ году до 30 милл. пудовъ. Общему же положенію пути очевидно не было вновь удѣлено необходимаго вниманія.

При поощреніяхъ, которыя, какъ вы услышите, встрѣчались заводчиками со стороны Ротшильдовъ для непроизводительныхъ затратъ, они продолжаютъ брать новыя разрѣшенія и сейчасъ, а правленіе дороги ихъ выдаетъ. Въ виду водворенія въ Баку только-что поименованной фирмы, такая неумѣлость была уже совсѣмъ неоправдуема.

Задача упорядоченія Закавказской желѣзной дороги такимъ образомъ оказывается весьма трудною и требующею прежде всего пріостановленія затратъ частныхъ лицъ на подвижной составъ, дабы хоть сколько-нибудь привести въ соотвѣтствіе съ этимъ составомъ дорогу въ другихъ отношеніяхъ, что и явится задачею для казеннаго управленія, къ которому эта дорога переходитъ въ текущемъ мѣсяцѣ.

Данныя о работѣ этой дороги, коей доходность изъ году въ годъ возрастаетъ, вы найдете въ особомъ приложеніи. **Нефтяные грузы изъ года въ годъ составляютъ все бо̀льшій процентъ доходности.** При всемъ томъ движеніе другихъ грузовъ также значительно, и оно сдѣлается еще большимъ съ установленіемъ прямаго сообщенія съ Закаспійскою областью, съ сооруженіемъ персидскихъ дорогъ и съ проложеніемъ къ Закавказской дорогѣ вѣтокъ отъ другихъ мѣстностей края, содержащихъ въ себѣ другіе виды естественныхъ богатствъ, еще болѣе цѣнныхъ, ожидающихъ лишь очереди для своего развитія.

Достаточно назвать въ этомъ отношеніи Кахетію, Сальяны, и друг: Я не упоминаю о горнозаводской промышленности, а между тѣмъ управляющій горной частью на Кавказѣ въ своемъ послѣднемъ отчетѣ прямо указываетъ, что **до проведенія этихъ вѣтокъ онъ разсчитываетъ на развитіе многихъ отраслей ея.**

Все это только усиливаетъ необходимость приведенія дороги въ соотвѣтствіе со всѣми потребностями края, хотя основаніемъ для этого никакъ не могутъ служить азартныя затраты, сдѣланныя все же вопреки благоразумію бакинскими заводчиками *), тѣмъ

*) Часть ихъ съ В. И. Рагозинымъ во главѣ, подавшая записку Высшему правительству, проситъ прямо втораго пути, помимо упорядоченія его, обосно-

болѣе, что и дѣятельность заводовъ и перевозки еще значительно зависитъ отъ средствъ вывоза изъ Батума моремъ.

Я только-что вамъ представилъ подробныя данныя о положеніи Закавказской желѣзной дороги въ связи съ тѣми затратами, которыя въ дѣйствительности сдѣланы на нее частными лицами.

Независимо того, при какихъ условіяхъ состоялись эти затраты, для даннаго момента не вполнѣ производительныя, нельзя не признать значенія факта существованія на этой дорогѣ въ наличности нынѣ подвижнаго вагоннаго состава въ такомъ размѣрѣ, при которомъ дается возможность передвинуть къ Батуму:

при 1,25 оборотахъ 3,800 × 8,250 = 31,350 пуд.
» 1,5 » 3,800 × 9,900 = 37,620 »
» 2 нормальныхъ 3,800 × 13,200 = 50,160 »

Производительность подвижнаго состава будетъ еще болѣе значительною, если исходить изъ соглашеній частныхъ лицъ съ правленіемъ дороги, и, наконецъ, совсѣмъ чрезмѣрною, если руководиться разрѣшеніями, выданными безъ всякаго счета на заключеніе такихъ конвенцій съ Закавказскою дорогою Министерствомъ Путей Сообщенія. Остановимся, такимъ образомъ, на цыфрѣ въ 50 милл. пудовъ **нефтяныхъ перевозокъ**, какъ желательной и въ интересахъ бакинскаго производства и самой дороги.

Въ виду всего только-что указаннаго и особенно того значенія, какое уже имѣетъ нефтяное движеніе на желѣзной дорогѣ, является крайне существеннымъ вопросъ: **не подорвется ли устройствомъ Закавказскаго нефтепровода такое предполагаемое по ней движеніе?** На этомъ вопросѣ, который въ прошломъ былъ уже предметомъ обсужденія нашего Общества и правительственныхъ коммиссій, я считаю необходимымъ остановиться въ виду вышеупомянутаго перехода дороги въ непродолжительномъ времени въ казну.

Отвѣчая на этотъ вопросъ, я ограничусь въ этотъ моментъ разсмотрѣніемъ нефтепровода лишь какъ перевозочнаго въ извѣстныхъ размѣрахъ предпріятія, доставляющаго въ нефти опредѣленное количество нефтяныхъ товаровъ къ Черному морю.

При разрѣшенной правительствомъ для нефтепровода пропускной способности въ 200 тысячъ пудовъ нефти въ сутки, — **а не**

вываясь на томъ лишь, что они обезпечили за собою право поставить 7,000 вагоновъ.

2 милл. пуд., какъ то указывалъ астраханскій биржевой комитетъ, предсказывавшій ужасныя бѣды отъ нефтепровода, — количество перекаченной по немъ нефти не превыситъ 70 милл. пуд. въ годъ, т. е. менѣе половины нынѣшней добычи. Переработанные на Черномъ морѣ на освѣтительныя масла съ выходомъ таковыхъ отъ 45 до 50%, эти 70 милл. пуд. нефти, при достиженіи максимальной пропускной способности нефтепровода, дадутъ ихъ рынкамъ отъ 30 до 35 милл. пудовъ. При одностороннемъ вывозѣ по Закавказской дорогѣ главнымъ образомъ керосина *), что составляетъ, между прочимъ, одинъ изъ серьезныхъ поводовъ неэкономіи въ остаткахъ въ Баку, можетъ быть рѣчь лишь о конкурренціи ей въ отношеніи перевозки освѣтительныхъ маслъ, а потому правильный отвѣтъ на поставленный мною вопросъ сводится къ выясненію возможности найти помѣщеніе на міровомъ рынкѣ чрезъ 6—7 лѣтъ 30—35 милл. пудамъ ихъ, вырабатываемымъ въ Батумѣ, сверхъ 40 до 45 милл. пудовъ бакинскаго керосина, нашедшаго уже себѣ сбытъ, т. е., иначе говоря, къ тому, чтобы вывозъ освѣтительныхъ маслъ изъ Россіи современемъ отвѣчалъ нынѣшнему американскому. Я полагаю, что на подобный вопросъ можетъ быть отвѣтъ лишь одинъ: **такой вывозъ, принимая во вниманіе феноменальныя нефтяныя богатства наши, неимѣщія себѣ равныхъ, долженъ при соотвѣтственной утилизаціи сыраго матеріала, быть главною цѣлью всего русскаго нефтянаго производства, ибо только тогда онъ явится серьезною статьей нашей отпускной торговли.**

Два года тому назадъ, оспаривая предѣльную цыфру, опредѣленную В. И. Рагозинымъ въ 30 милл. пудовъ для вывоза нашего керосина за границу, я утверждалъ, что 1) соотвѣтственно поставленные, разумѣя подъ этимъ помощь не только желѣзной дороги, но и нефтепровода, мы не только можемъ конкуррировать съ американцами на рынкахъ ближайшихъ, но и вытѣснять ихъ съ болѣе отдаленныхъ, и что 2) предѣлъ вывоза русскаго керосина за границу въ 30 милл. пуд. должно считать ни на чемъ неоснованнымъ: этотъ предѣлъ лежитъ въ потребительной способности всего земнаго шара, къ тому же ежегодно возростающей не менѣе чѣмъ на 5 милл. пуд.,—иначе говоря, спросъ безграниченъ.

Дѣйствительность не замедлила подтвердить правильность такихъ моихъ заключеній. Въ минувшемъ 1888 году, не смотря на всю без-

*) Изъ 54½ милл. пуд. нефтяныхъ грузовъ, перевезенныхъ съ 1883 по 1888 г., керосинъ составлялъ 90%.

порядочность хозяйничанья Закавказской дороги, къ Батуму доставлено 29½ милл. пуд. нефтяныхъ товаровъ. При такомъ быстромъ возростаніи керосиноваго движенія истребленіе остатковъ въ Баку должно будетъ неизбѣжно расти въ свою очередь, не смотря на то, что по мѣрѣ развитія промышленности слѣдуетъ заботиться о томъ, чтобы трата сыраго матеріала производилась съ наибольшею пользою. Въ Баку склонны продолжать исключительно керосиновую перевозку къ Черному морю и довести ее чуть не до цыфры 100 милл. пудовъ. Не трудно понять, что производство въ такихъ размѣрахъ въ одномъ мѣстѣ немыслимо, ибо получаемыхъ при этомъ остатковъ не могли бы поглотить двѣ такія артеріи, какъ волжская. Съ другой стороны, такія огромныя перевозки, на которыя могутъ разсчитывать Закавказская дорога и нефтепроводъ вмѣстѣ, требовали бы при неосуществленіи нефтепровода пріуроченія дороги исключительно къ нефтяному движенію, что значило бы остановить развитіе края во всѣхъ другихъ отношеніяхъ.

Не легка задача упорядочить и обезпечить вполнѣ по Закавказской желѣзной дорогѣ перевозку и 50 милл. пуд. нефтяныхъ грузовъ, и если съ нею справится до открытія нефтепровода управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ которому эта дорога нынѣ переходитъ, то доходъ въ 8—9 милл. р. *) отъ нефтянаго движенія за дорогой можетъ считаться обезпеченнымъ и впослѣдствіи, такъ какъ черноморскіе заводы съ проложеніемъ нефтепровода удовлетворяли бы возростающимъ потребностямъ по мѣрѣ своего развитія, однако въ предѣлахъ указанной выше пропускной его способности. Вотъ дѣйствительное съ этой стороны положеніе дѣла въ будущемъ, при которомъ вопросъ о конкурренціи желѣзной дороги и нефтепровода падаетъ: оба эти перевозочныя средства, подобно тому, какъ это имѣетъ мѣсто въ Америкѣ, будутъ взаимно дополнять другъ друга, помогая завоеванію нашими нефтяными продуктами наибольшаго потребленія на міровомъ рынкѣ.

Заканчиваю отдѣлъ о средствахъ перевозки слѣдующимъ характернымъ отзывомъ конкуррентовъ нашихъ, зорко слѣдящихъ за всѣмъ тѣмъ, что у насъ дѣлается, о томъ и другомъ изъ нихъ, помѣщеннымъ въ нью-іоркскомъ журналѣ «Progressive Age» № отъ 3/15 января нынѣшняго года.

---

*) При увеличеніи тарифа съ 16 до 18 к. за пудъ на все разстояніе.

По ихъ мнѣнію, «для широкой заграничной торговли перевозка на Закавказской дорогѣ не только дорога, но и медленна: время доставки колеблется между 4 и 14 днями. Самый быстрый и дешевый способъ перевозки отъ Баку до Батума былъ бы нефтепроводъ, котораго постройка требуетъ однако значительнаго капитала.

«Если русское правительство, гарантировавшее Закавказскую дорогу (которую они называютъ вездѣ Прикаспійскою), дастъ этому предпріятію нѣкоторыя льготы, и капиталъ для постройки нефтепровода будетъ найденъ, это было бы серьезнымъ ударомъ для американскихъ интересовъ, отъ котораго они весьма сильно пострадали бы».

Вотъ какъ смотрятъ на дѣло нефтепровода наши конкуренты въ то время, какъ наши биржевые комитеты доказываютъ, что отъ него погибнетъ русская нефтяная промышленность.

V *).

Говоря о перевозочныхъ средствахъ, **я отчасти уже коснулся той широкой задачи, которую нефтяная промышленность должна себѣ ставить въ дѣлѣ нефтянаго экспорта.** Теперь я на этой сторонѣ остановлюсь болѣе подробно. Предметъ того вполнѣ заслуживаетъ.

Только нашею непредпріимчивостью и нашею, если хотите, отсталостью можно себѣ объяснить то недостаточное вниманіе, которое удѣляется дѣлу этого экспорта русскими капиталистами.

Чѣмъ больше вникаешь въ тѣ исключительно благопріятныя условія, въ которыя поставлено наше нефтяное дѣло (которому къ тому же вообще въ Россіи равнаго нѣтъ), по сравненію съ американскимъ, тѣмъ больше изумляешься, какъ мы неподвижны, будучи не только не въ состояніи оцѣнить и справиться съ богатствами, которыми намъ суждено распоряжаться, но даже не давая себѣ труда познакомиться какъ слѣдуетъ съ этимъ блестящимъ, многообѣщающимъ дѣломъ. Мы рѣшительно пасуемъ предъ всѣмъ грандіознымъ, и вмѣсто того, чтобы двигать нефтяную промышленность всѣми средствами, дабы она заняла на міровомъ рынкѣ то мѣсто, которое по праву ей принадлежитъ, многіе, уже не говоря о лицахъ заинтересованныхъ, **даже и нейтральныя учрежденія, которыя должны были бы оставаться на высотѣ безпристрастія и всесторонняго разсмотрѣнія предмета, какъ,** напримѣръ, хотя бы

*) Засѣданіе 8 февраля.

московское Общество для содѣйствія русскому торговому мореходству въ своихъ обращеніяхъ къ правительству, усматриваютъ главную пользу нефтяной промышленности не въ ея развитіи, **а въ поддержаніи внутренняго судоходства и въ устраненіи всѣхъ гибельныхъ вліяній, которыя якобы могутъ отразиться на этомъ судоходствѣ, чрезъ искусственное отвлеченіе нефтяныхъ грузовъ за границу**. Такое постановленіе, которому въ Европѣ бы прямо не повѣрили и которое вмѣстѣ съ тѣмъ показываетъ полное незнакомство съ дѣломъ, ибо имъ промышленность осуждается довольствоваться тѣснымъ внутреннимъ рынкомъ во имя истребленія нефти на топливо, конечно, мало чѣмъ отличается отъ недавняго рѣшенія батумской думы воспретить вывозъ керосина изъ Россіи наливомъ, дабы нѣсколько батумскихъ жестяночныхъ заведеній могли наживать деньги на жестянкахъ и ящикахъ, въ ущербъ развитію всей нефтяной промышленности. Этотъ послѣдній фактъ между прочимъ справедливо возмутилъ В. И. Рагозина, нынѣ пребывающаго въ Баку и по этому поводу обратившагося съ предложеніемъ къ бакинцамъ принять, какъ онъ выразился, перчатку, брошенную Батумомъ нынѣшнему центру нефтяной промышленности, дабы протестовать отъ ея имени противъ батумской гегемоніи.

Но **развѣ не ту же перчатку бросаютъ экономическимъ интересамъ всей нашей страны и чѣмъ отличаются въ свою очередь ходатайства бакинскихъ заводчиковъ и приволжскихъ комитетовъ** *), **имѣющихъ смѣлость приводить завѣдомо невѣрныя цыфры** и указывать на мнимыя опасности, угрожающія нефтяному дѣлу, дабы только во имя нѣкоторыхъ бакинскихъ и приволжскихъ интересовъ, **притомъ едва-ли вѣрно оцѣненныхъ**, помѣшать осуществленію уже разрѣшеннаго правительствомъ Закавказскаго нефтепровода, долженствующаго послужить къ развитію всей русской нефтяной промышленности и нефтянаго экспорта? Такое явленіе нельзя не признать печальнымъ, тѣмъ болѣе, что рѣчь идетъ о такомъ экспортѣ, гдѣ мы стоимъ рѣшительно внѣ конкуренціи. **И не достойно ли при этомъ меньшаго удивленія другое обстоятельство,** находящееся съ нимъ въ тѣсной связи, а именно, что тѣ, кто истребляютъ десятки милліоновъ пудовъ сырья ежегодно, чуть не выливая его за бортъ въ море, являются передъ правительствомъ ходатаями о немедленномъ запрещеніи вывоза различныхъ полуобработанныхъ продуктовъ, дабы спасти сырье, очевидно столь для

*) См. приложенія.

нихъ нецѣнное, мотивируя это только тѣмъ, что **чрезъ $3^1/_2$ года,** когда устроится Закавказскій нефтепроводъ, этимъ сооруженіемъ **могутъ воспользоваться** тогда не для переработки доставляемой къ Черному морю нефти тамъ на заводахъ, а съ цѣлью вывоза ея моремъ за границу въ видѣ таковой или остатковъ, получаемыхъ по отгонѣ какихъ-нибудь 10% керосина. Многія лица, это утверждающія, надо думать, просто не въ курсѣ деталей дѣла; но тѣ, которыя съ нимъ знакомы, безъ сомнѣнія, сами отлично знаютъ цѣну своимъ заявленіямъ и ужъ конечно понимаютъ, что разъ такой умыселъ въ далекомъ будущемъ сдѣлался бы фактомъ, онъ могъ бы быть тотчасъ же уничтоженъ соотвѣтственнымъ распоряженіемъ правительства, совершенно свободнаго въ своей нефтяной политикѣ. И если, вопреки логикѣ, заинтересованныя стороны изо дня въ день все-таки навязывали правительству предупредительныя мѣры, будто бы въ этомъ смыслѣ **сейчасъ необходимыя,** то только съ единственною цѣлью воспрепятствовать привлеченію капиталовъ къ сооруженію названнаго перевозочнаго предпріятія.

При такихъ условіяхъ, когда мысль представителей капитала направлена въ нефтяномъ дѣлѣ не на ознакомленіе съ нимъ, а главнымъ образомъ **противъ средства, ставящаго это дѣло въ положеніе, исключительно благопріятное для наиболѣе полной переработки сыраго матеріала въ продукты, предназначенные для заграничнаго вывоза,** трудно разсчитывать на дѣятельное въ немъ участіе и въ будущемъ русскаго капитала, нынѣ почти неимѣющаго мѣста въ нефтяномъ экспортѣ. При всемъ томъ, однако, въ качествѣ члена общества, имѣющаго своей задачею содѣйствовать развитію русской промышленности и торговли, я считаю для себя обязательнымъ представить вамъ всѣ данныя по нефтяному экспорту, дабы русская предпріимчивость могла еще разъ непосредственно убѣдиться, какой серьезный интересъ она могла бы въ немъ имѣть. **Начну со сравнительной оцѣнки положенія нашего и Америки въ нефтяномъ дѣлѣ.**

Въ засѣданіи 1-го февраля я окончилъ первую часть своего доклада отзывомъ нашихъ конкурентовъ о перевозочныхъ средствахъ.

Указанная статья нью-іоркскаго журнала, хотя и содержащая въ себѣ нѣкоторыя неточности для Россіи, вызвана паденіемъ акцій знаменитой Standard Oil Compagnie и такъ близко касается насъ, а равно вопросовъ, поставленныхъ мною на очередь, излагая положе-

ніе американскаго нефтянаго дѣла по связи съ конкурренціей ему русскаго, что я нахожу нужнымъ привести ее почти цѣликомъ.

«Паденіе акцій нефтяной компаніи «Standard Oil», говоритъ названный журналъ, при продажѣ ихъ на биржѣ въ продолженіе прошедшихъ шести мѣсяцевъ и продолжающееся до текущаго мѣсяца (съ іюля мѣсяца по настоящій мѣсяцъ онѣ понизились отъ 177 долл. до 162 долл.), заставило нашего корреспондента обратиться къ предсѣдателю компаніи Г. Джону Рокефеллеръ за свѣдѣніями о причинахъ этого паденія, равняющагося 15 долл. на акцію. Предсѣдатель сообщилъ корреспонденту, что положеніе дѣлъ компаніи не оправдываетъ паденія акцій, такъ какъ она платитъ **3%** **въ четверть года** за свой капиталъ, размѣръ котораго нѣсколько болѣе 90.000,000 долл. Дивидендъ бывалъ лишь иногда менѣе. Положеніе предпріятія никогда не было лучше, нежёли въ настоящее время, сказалъ г. Рокефеллеръ и затѣмъ прибавилъ, что съ недавняго времени производство стало увеличиваться, а прошедшій годъ можетъ служить образцомъ по отношенію къ спросу. Нефть въ Огіо, сказалъ онъ, еще до сихъ поръ не удалось обратить въ освѣтительное масло; затрудненіе происходитъ отъ чрезмѣрнаго количества сѣрнаго вещества, находящагося въ ней.»

«Standard Oil» владѣетъ всѣми предпріятіями по сбору, перевозкѣ, храненію и очисткѣ нефти. Національная транспортная компанія, принадлежащая къ «Standard Oil», перемѣщаетъ нефть, добываемую въ Пенсильваніи; она хранитъ въ настоящее время 18.000,000 бочекъ нефти; количество это уменьшается отъ 750,000 до 1.000,000 бочекъ въ мѣсяцъ, **что происходитъ отъ перевѣса потребленія надъ добычей.** Четыре года тому назадъ она хранила 36.000,000 бочекъ. Въ то же время «Standard» не владѣетъ ни однимъ колодцемъ въ Пенсильваніи. Но когда въ Огіо было приступлено къ обработкѣ нефти въ Лимскомъ полѣ, компанія «Standard» завладѣла ею. Въ прошедшемъ году нефтепроводъ Бокай, принадлежащій «Standard», получилъ изъ этихъ колодцевъ около 9.000,000 бочекъ нефти. Эту нефть невозможно успѣшно и экономично обработать въ продуктъ высшаго качества, и потому ее главнымъ образомъ употребляютъ вмѣсто топлива, для чего и отправляютъ въ большомъ количествѣ изъ Лимы въ Чикаго. Эта нефть служитъ очень хорошимъ топливомъ, такъ какъ она очень чиста, удобна къ потребленію и гораздо дешевле угля.»

«Компанія «Standard» имѣетъ полную власть надъ сбытомъ очищеннаго керосина и ей приходится зорко слѣдить за введеніемъ русскаго керосина на европейскихъ рынкахъ. Въ Баку, гдѣ этотъ керосинъ добывается, онъ продается очень дешево, но его перевозка въ Европу составляетъ очень важное условіе, такъ какъ она производится по желѣзной дорогѣ 840 верстъ до порта Батума на Черномъ морѣ, а оттуда водой до Англіи и на материкъ. Такъ какъ не всегда можно найти обратный грузъ, то издержки этой перевозки значительнѣе, нежели отъ Нью-іорка на тѣ-же рынки, при почти томъ же разстояніи. До сихъ поръ русскій керосинъ продавался нѣсколько дешевле американскаго; однако, европейскіе покупатели предпочитаютъ послѣдній, который незначительно лучше качествомъ. Вопросъ о перевозкѣ становится очень важнымъ. Морскія цѣны въ этомъ году выше, нежели въ прежніе года, и почти вдвое выше, нежели годъ тому назадъ. Причина этого заключается въ избыткѣ грузовъ надъ перевозочными средствами; это обстоятельство естественно увеличиваетъ цѣну на керосинъ, привозимый въ Европу. Но русскій керосинъ, по всей вѣроятности, долженъ столько же страдать отъ высокихъ цѣнъ перевозки, сколько и американскій; затрудненія, которыя встрѣчаетъ русскій керосинъ при вывозѣ изъ Баку, **лишаетъ послѣдній возможности стать болѣе гибельнымъ соперникомъ американскаго.** Закавказская желѣзная дорога въ одинъ путь, съ высокими подъемами, соединяя Баку съ Батумомъ, проходитъ черезъ Сурамскій перевалъ на высотѣ 3,000 ф. Перевозка нефти по этой дорогѣ не только медленна, но и дорога; время доставки колеблется между четырьмя и четырнадцатью днями. Самый быстрый и дешевый способъ перевозки отъ Баку до Батума былъ бы нефтепроводный. Но постройка такого пути стоила бы очень дорого.»

«Носились слухи, что русское правительство готово было оказать этому дѣлу льготы и тогда капиталъ былъ бы найденъ для постройки нефтепровода, что было бы серьезнымъ ударомъ для американскихъ интересовъ въ Европѣ. Главное, однако, препятствіе для постройки такого пути, помимо вопроса о капиталѣ, заключается въ томъ фактѣ, что русское правительство гарантировало облигаціи Закавказской желѣзной дороги. Все-таки нефтепроводъ рано или поздно непремѣнно будетъ построенъ.»

«Пространство, на которомъ добывается нефть въ Баку, доставляемая на керосиновые заводы, имѣетъ всего семь квадратныхъ

верстъ, но скважины этой площади заключаютъ въ себѣ столько нефти, что, повидимому, могли бы снабдить весь міръ освѣтительнымъ и смазочнымъ матеріаломъ. Говорятъ, что около 2,000 или 3,000 квадратныхъ верстъ Апшеронскаго полуострова считаются болѣе или менѣе изобилующими нефтью».

«Слѣдующія цыфры показываютъ колпчество производства и потребленія керосина въ Америкѣ за поименованные года. Эти цыфры заимствованы изъ офиціальныхъ донесеній на фондовой и нефтяной биржѣ. Только за декабрь 1888 г. количество потребленнаго керосина, выраженное въ нефти, внесено по расчету, а за остальное время по дѣйствительнымъ записямъ».

	Производство въ бочкахъ.	Милл. пуд.	Потребленіе въ бочкахъ.	Милл. пуд.
1884 г.	23.704,510	или около 185	24.053,702	или около 192
1885 »	21 225,203	» » 170	26.086,104	» » 210
1886 »	26.043,645	» » 210	26.396,483	» » 212
1887 »	**21.819,207**	» » 174	27.347,998	» » 215
1888 »	**16.194,655**	» » 140	26.459,694	» » 212

«Количество запаса 30-го сентября 1887 года доходило до 28.357,112 бочекъ, а запасъ 31-го декабря 1888 г. только до 18.500,000 бочекъ.»

«Газета «Sun», разсуждая объ этомъ предметѣ, говоритъ: «Члены нефтяной промышленности становятся все болѣе и болѣе безпокойными относительно «русскаго призрака». Что это соперничество начало быстро принимать могущественный характеръ и въ предстоящемъ году грозитъ принять размѣры, которые сильно повредятъ интересамъ американской промышленности, признается и консервативными торговцами нефтянаго дѣла. Это въ особенности стало волновать умы съ тѣхъ поръ, какъ въ нефтяныхъ кружкахъ прошелъ слухъ, что компанія «Standard Oil» вступила въ переговоры съ нефтяными заводчиками въ Россіи о соотвѣтственномъ распредѣленіи товаровъ, которое устранило бы борьбу изъ-за рынковъ.»

«Всѣ консервативные члены нефтяной промышленности не сомнѣваются въ томъ, что Товарищество Нобель (которому они ошибочно приписываютъ распорядительство русскимъ нефтянымъ дѣломъ и экспортомъ) употребитъ всѣ усилія, чтобы стать, (при предпола-

гаемой неправильно американцами поддержкѣ его Ротшильдами), крѣпкой ногой во всемірной торговлѣ. Главныя усилія Россіи были *направлены къ тому, чтобы обезпечить за собой порты индійскіе, средиземные, черноморскіе и адріатическіе.* Въ нѣсколькихъ индійскихъ портахъ запасы русскаго керосина превышаютъ запасы американскаго. Русскій керосинъ хотя и нѣсколько хуже по качеству американскаго, но дешевле, и туземцы на Востокѣ, народъ по большей части бѣдный, потому естественно склонны брать тотъ товаръ, который менѣе дорогъ. Это расположеніе къ русскому керосину еще болѣе усилилось за послѣднее время, вслѣдствіе высокаго морскаго его фрахта изъ Америки, который почти удвоился въ теченіе одного года. Это обстоятельство заставило американскихъ промышленниковъ *уменьшить ввозъ ящичнаго керосина въ тѣ порты, куда былъ доставленъ русскій ящичный керосинъ*, чѣмъ и объясняется усиленный спросъ на него на этихъ рынкахъ. Одинъ выдающійся нефтяной промышленникъ на нефтяной биржѣ сказалъ недавно одному репортеру газеты «Evening Sun»: «я увѣренъ, что въ этомъ году русскіе значительно расширятъ свою промышленность въ ущербъ нашей. Ихъ запасы керосина въ Индіи превышаютъ наши; естественно, что наши керосинные заводчики страшатся этой конкурренціи, къ которой нельзя относиться легко. Неуступчивость русскаго правительства (очевидно по связи съ предъидущимъ, рѣчь идетъ объ уступкахъ и нѣкоторыхъ льготахъ для нефтепровода) есть единственное, что еще затрудняетъ нашихъ конкурентовъ, русскихъ *)».

«Когда-нибудь это затрудненіе прекратится, и американская промышленность сильно пострадаетъ. Это мнѣніе раздѣляютъ и биржевые маклера. Морицъ Франкъ, крупный канадскій нефтепромышленникъ и керосинный заводчикъ, сказалъ этому же репортеру: «что касается русской конкурренціи, я твердо увѣренъ, что **Россіи достанется львиная доля не только отъ уменьшенія вывоза очищеннаго керосина изъ Соединенныхъ Штатовъ, но и отъ прироста всемірнаго потребленія керосина, который до сихъ поръ заставлялъ и насъ увеличивать годовой вывозъ** **). Я нисколько

*) Повидимому американцы и не подозрѣваютъ, какую у насъ войну ведутъ противъ нефтепровода.

**) Отъ себя я прибавлю, что этотъ вывозъ изъ Америки возросъ за десятилѣтіе 1873—1883 года съ 26 милл. до 76 милл., или на 50 милл. пудовъ, что составляетъ 5 милл. ежегоднаго возростанія. Въ 1886 г. вывозъ керосина изъ Америки по сравненію съ 1883 г. увеличивается почти на 10 милл. пудовъ, и въ

не сомнѣваюсь, что русская промышленность существенно увеличится въ предстоящемъ году, такъ какъ ихъ источники неистощимы, **а при улучшеніи средствъ перевозки русскимъ возможно будетъ продавать свои продукты много дешевле нашего и пріобрѣсти бо̀льшее участіе въ міровой торговлѣ.**“

Къ даннымъ этой лестной для насъ статьи мнѣ остается прибавить слѣдующее, дабы пополнить въ ней нѣкоторые пробѣлы въ сравненіи условій русскаго нефтянаго дѣла и американскаго, касающіеся наиболѣе существенныхъ сторонъ и которые, мнѣ кажется, обходятся журналомъ не безъ цѣли.

Въ то время, какъ у насъ ежегодно непроизводительно истребляются десятки милліоновъ пудовъ нефти за счетъ будущаго, средняя суточная производительность колеблется отъ 2,000 до 3,000 пудовъ, а скважинами, дающими 1,000—1,500 пудовъ, вовсе пренебрегаютъ, — въ Америкѣ суточная производительность за пятилѣтіе 1879 — 1884 г., на основаніи точнѣйшихъ данныхъ, была $4^1/_2$ барилля въ сутки, или 36 пудовъ, а за послѣдующее пятилѣтіе, т. е. съ 1884 по 1889 г. и того менѣе, — 2,8 барилля, или 22 пуда. Число дѣйствующихъ скважинъ у насъ для добычи того же количества нефти 250, въ Америкѣ до 25,000, словомъ по производительности и условіямъ полученія нефти наши скважины богаче американскихъ ровно въ сто разъ.

Далѣе, въ то время, какъ наша добыча поднялась съ 60 милл. пудовъ въ 1883 г. до 170 милл. пудовъ въ 1888 г., американцы уменьшили свою добычу съ 200 съ лишнимъ милл. пудовъ въ 1886 г. до 170 милл. въ 1887 г. и до 140 милл. въ минувшемъ году. Этотъ послѣдній фактъ новый и не остановившій еще на себѣ должнаго вниманія,—по привычкѣ не интересоваться серьезно тѣмъ, что дѣлаютъ наши конкуренты,—требуетъ однако, надлежащаго объясненія.

За послѣдніе 2 года, въ виду уменьшающейся добычи нефти въ Америкѣ, приходилось не разъ слышать у насъ о скоромъ и окончательномъ истощеніи нефти въ Америкѣ. Такъ ли это на самомъ дѣлѣ?

свою очередь нашъ вывозъ достигъ 10 милл. (внутреннее потребленіе независимо того возросло на 6 милл. пудовъ), а къ 1889 г. при томъ же вывозѣ изъ Америки, что и въ 1886 году, мы вывезли отъ себя уже 25 милл. пудовъ,— данныя, вполнѣ подтверждающія упомянутую мысль, на что я обращалъ вниманіе еще 2 года назадъ (см. «Необходимость Закав. нефтепровода» — мой отвѣтъ В. И. Рагозину).

Вотъ какъ на это отвѣчаютъ факты. Дѣйствительно, добыча въ Америкѣ уменьшилась и притомъ весьма значительно; паденіе производительности, если таковое разсматривать по пятилѣтіямъ, также имѣетъ мѣсто; но становится все же непонятнымъ, какъ, напр., при даже увеличившейся нѣсколько, по сравненію съ тремя предшествующими годами, производительности скважинъ въ 1888 году почти до 3 барилей въ сутки, число дѣйствующихъ буровыхъ скважинъ за прошлый годъ уменьшилось на 8,700 по сравненію съ 1886 г., когда ихъ было 24,726, и на 7,700 по сравненію съ 1887 г.

Неужели непосредственною причиною тому служитъ истощеніе цѣлой трети скважинъ въ теченіе одного года, какъ утверждаютъ въ Россіи?

На самомъ дѣлѣ это явленіе хотя и объясняется нѣкоторымъ паденіемъ производительности скважинъ, на которое я только-что указывалъ, и даже является основаніемъ къ неэксплоатаціи столь значительнаго числа ихъ, тѣмъ не менѣе дѣйствительная причина столь рѣзкаго факта—чисто искусственная, и за послѣдній годъ, не смотря на слишкомъ значительное общее пониженіе добычи, **никакихъ новыхъ угрожающихъ для американской промышленности признаковъ не было.** Дѣло объясняется иначе. Суть въ томъ, что цѣна нефти на источникахъ въ 1887 г. пала до 68—70 центовъ за барилль (что составитъ почти 12 коп. металлическихъ, или, по курсу, 18 копѣекъ кредитныхъ) и оказалась слишкомъ низкой для добычи изъ скважинъ въ 23 пуда. При этихъ условіяхъ заработокъ съ буровой, которая стоитъ значительныхъ денегъ и выкачиваніе изъ коей нефти производится паровыми машинами, не превышаетъ 2 р. 60 коп. металлическихъ или 4 рублей кредитныхъ. Не трудно видѣть, что эта цыфра валоваго дохода съ буровой слишкомъ ничтожна. И она дѣлаетъ намъ совершенно понятнымъ рѣшеніе добывателей нефти, составляющихъ нѣчто самостоятельное отъ Standard Oil Compagnie, состоявшееся еще въ половинѣ 1887 года, о сокращеніи производства добычи нефти, закрѣпленное новымъ постановленіемъ, состоявшимся въ 1888 г., на одну треть.

Такому рѣшенію, въ свою очередь, сочувствовала и Standard Oil Compagnie, такъ какъ оно совпало съ начавшейся серьезной конкуренціей для Америки нашего керосина. При возможности намъ доставить на всемірный рынокъ какое угодно его количество было бы невыгодно американцамъ по-прежнему держать огромнѣйшіе запасы нефти и керосина, составлявшіе мертвый капиталъ въ 35 милл.

бочекъ, или 280 милл. пуд. нефти, стоимостью по крайней мѣрѣ въ 100 милл. рублей. **Этотъ мертвый запасъ при измѣнившихся условіяхъ надо было во что бы то ни стало превратить въ дѣятельный матеріалъ для продажи,**—что Standard Compagnie, какъ мы видѣли, и сдѣлала, пользуясь тѣмъ, что русское нефтяное дѣло, хотя и развивающееся для насъ, непривыкшихъ къ успѣхамъ, весьма быстро, стоитъ все еще въ ненормальныхъ условіяхъ. И я нисколько не сомнѣваюсь въ томъ, что какъ только Standard Compagnie у себя поубавитъ этихъ запасовъ, она вновь всячески поощритъ добывателей нефти лучшими цѣнами, и безъ того повысившимися значительно съ января 1888 г. (до 90 центовъ за барилль на мѣстѣ), и тогда вновь общая добыча увеличится. Подтвержденіе этого соображенія можно найти и въ вышеприведенныхъ словахъ предсѣдателя этой компаніи.

Но такъ или иначе, упавшая производительность въ Америкѣ за послѣднее пятилѣтіе на 40%, до 3 барилей въ сутки, при нашихъ съ другой стороны исключительныхъ богатствахъ въ Баку, **есть такой фактъ, который не оставляетъ сомнѣнія, какую роль намъ суждено играть въ міровомъ экспортѣ нефтяныхъ продуктовъ.**

Безъ преувеличенія можно сказать, что выгодныя цѣны нефти при настоящихъ условіяхъ для Америки это около 1 доллара за барилль, или $12^1/_2$ центовъ за пудъ, у источниковъ, что составитъ $12^1/_2 \times 1{,}3 = 16{,}2$ металл. копѣекъ, а съ доставкой къ морю и заграничному порту не менѣе 25 металл. копѣекъ, или 38 к. кредитныхъ безъ бочекъ. Среднее разстояніе отъ источниковъ до Филадельфіи и Нью-Іорка около 400 верстъ, и за доставку къ нимъ перевозочныя компаніи получаютъ 45 центовъ за барилль, что составитъ около 8 металл. коп. за пудъ. Между тѣмъ, доставленный изъ Баку по нефтепроводу къ Батуму пудъ нефти обойдется на Черномъ морѣ, болѣе близкомъ къ европейскому потребленію, чѣмъ американскіе порты, не дороже 15 копѣекъ, считая пять копѣекъ цѣну ея на мѣстѣ. **Можетъ ли быть послѣ этого рѣчь о конкуренціи Америки, разъ къ тому же батумскіе заводы будутъ утилизировать нефть наиполнѣйшимъ образомъ?**

Сейчасъ, при современныхъ условіяхъ, наше положеніе, въ двухъ словахъ, представляется, по сравненію съ американскимъ, слѣдующимъ: мы имѣемъ источники во сто разъ болѣе богатые, нефть на мѣстѣ обходится въ десять разъ дешевле, а между тѣмъ, утилизируя лишь $^1/_3$ часть нефти и сжигая другую треть въ Баку, мы, при

недостаточной организаціи всего дѣла и въ частности перевозочныхъ средствъ, только стоимъ въ одинаковыхъ условіяхъ съ Америкой и даемъ товаръ нѣсколько низшаго качества, продавая его, какъ увидимъ ниже, на 14% дешевле; при нефтепроводѣ же и при утилизаціи, равной съ американской, до 75%, разумѣя подъ этимъ до 50% выхода освѣтительныхъ маслъ и переработку еще другихъ 25% нефти, мы будемъ въ одинаковыхъ условіяхъ въ смыслѣ средствъ для борьбы, но имѣть въ 2½ раза больше шансовъ на вытѣсненіе американцевъ съ міроваго рынка, получая возможность доставлять керосинъ, не боясь конкуренціи, хотя бы въ Южную Америку. Вотъ куда должна быть направлена мысль русскихъ предпріимчивыхъ и энергичныхъ людей, если смотрѣть на дѣло широко, какъ это въ дѣйствительности надлежитъ.

Что же касается высказываемыхъ нѣкоторыми лицами опасеній, будто бы съ устройствомъ нефтепровода заводы въ Батумѣ будутъ, подъ страхомъ ежечаснаго запрещенія такого вывоза правительствомъ, работать на остатки, то такія опасенія только показываютъ, что элеваторамъ, нефтепроводамъ и проч. новшествамъ, безъ которыхъ, однако, обойтись нельзя, разъ мы желаемъ идти впередъ по пути экономическаго развитія, не такъ легко получить справедливую оцѣнку, при готовности сторонниковъ statu quo, ради своихъ частныхъ интересовъ, всячески затемнять дѣло. Не говоря уже о томъ, что ареометры правительственныхъ агентовъ, контролирующіе вывозъ нефтяныхъ товаровъ изъ Россіи, достаточныя средства для предупрежденія возможныхъ съ этой стороны всякихъ злоупотребленій, неужели же можно ихъ считать хотя сколько-нибудь основательными. **Вѣдь это значило бы, что черноморскіе заводы отказывались бы, какъ мы увидимъ, отъ возможности получать десятки копѣекъ съ пуда на сбытѣ освѣтительныхъ маслъ для того, чтобы зарабатывать гроши на сбытѣ остатковъ.** Остатками этихъ заводовъ будутъ, по простому коммерческому расчету, только тѣ, которые единственно пригодны для топлива. **И если признается согласнымъ съ нашими интересами, чтобы заводы, работающіе для всемірныхъ рынковъ, были въ наивыгоднѣйшихъ условіяхъ, то съ устройствомъ нефтепровода такія условія и будутъ даны для заводовъ черноморскихъ.**

Я полагаю, что послѣ всего вышеизложеннаго и сообщенныхъ вамъ данныхъ уже болѣе не можетъ быть сомнѣній въ самой широкой будущности русскаго нефтянаго экспорта, а также въ томъ,

что мы не только можемъ пользоваться увеличивающимся ежегодно міровымъ потребленіемъ для усиленія нефтянаго экспорта, но усиливать свой вывозъ, прямо вытѣсняя американцевъ, что мы уже отчасти и дѣлаемъ, **нуждаясь лишь въ надежныхъ средствахъ, которыя бы упрочили наше положеніе.**

Всѣ статистическія данныя самыя подробныя объ американской промышленности вы найдете въ приложеніяхъ къ моему докладу.

О томъ же, какіе выводы могли бы извлекать изъ экспорта наши производители при наличныхъ условіяхъ и самостоятельномъ его веденіи, а равно что уже сдѣлано въ дѣйствительности въ этой области, мы сейчасъ увидимъ.

Размѣры вывоза освѣтительныхъ маслъ за границу, по свѣдѣніямъ таможенъ, представляются въ пудахъ въ слѣдующихъ цыфрахъ:

Въ 1883 году	1.493,710
» 1884 »	3.948,914
» 1885 »	7.269,506
» 1886 »	9.195,847
» 1887 »	11.458,252
и въ 1888 г. по 1-е октября . .	17.878,236

Имѣя же въ виду, что въ зимніе мѣсяцы спросъ вообще возростаетъ и таковой необходимо считать не менѣе 2.400,000 пудовъ ежемѣсячно, для минувшаго года цыфру вывоза надо принять приблизительно въ 25 милліоновъ пудовъ.

Изъ вывезеннаго по 1-е октября 1888 г. количества было отправлено въ европейскія страны и Турцію 14.366,106 пудовъ, т. е. 80% *), а остальные 20% отправлены въ Остъ-Индію, Японію, Персію и другія азіатскія страны и въ Египетъ. Послѣдній вывозъ, вѣроятно, составитъ за годъ отъ 5 до 6 милліоновъ пудовъ.

Если принять во вниманіе, что до 1883 г. въ Америкѣ не придавали значенія Россіи какъ конкуренту и даже признавали болѣе опасною для себя конкуренцію румынскої нефти, болѣе легкой, то нельзя не признать такой результатъ весьма уже значительнымъ.

По другимъ свѣдѣніямъ, имѣющимся въ Министерствѣ Финан-

*) Въ томъ числѣ изъ Батума и Одессы 10.789,996 пудовъ, изъ портовъ балтійскихъ 2.009,038 пудовъ и по сухопутной европейской границѣ 1.567,072 пуда.

совъ, усматривается, что предѣльными (низшимъ и высшимъ) размѣрами, на которые цѣна русскаго керосина уступала цѣнѣ американскаго, на европейскихъ рынкахъ были 5—40%; въ общемъ же русскій керосинъ былъ дешевле американскаго на 14%.

Изъ всѣхъ европейскихъ государствъ наибольшее количество керосина ввезено въ Англію и Австро-Венгрію, считая въ томъ числѣ неочищенный дистиллатъ.

Въ Италіи, гдѣ для американскаго керосина сбытъ довольно значительный, мы не можемъ утвердиться прочно, благодаря особымъ условіямъ ввоза туда товара въ тарѣ. Послѣдняя не всегда у насъ доброкачественна, и при значительной взимаемой пошлинѣ съ пуда брутто скидка на тару не покрываетъ дѣйствительнаго вѣса бочекъ, для керосина же въ жестянкахъ скидки вовсе не полагается:—тѣмъ болѣе затрудненій дѣлаетъ ихъ большій вѣсъ для продажи. Независимо того, отъ плохаго качества дерева жестянки подвергаются порчѣ, вызывая значительныя утечки.

Это же явленіе отмѣчается и покупателями нашего керосина на дальнемъ Востокѣ, гдѣ утечка, по словамъ нашего іокогамскаго консула, иногда достигаетъ $^3/_4$ части керосина. Пользуюсь случаемъ замѣтить, что усилія нашихъ миссій на Востокѣ, заявленія коихъ послужили ближайшимъ поводомъ къ прочтенію настоящаго доклада, создать прямыя торговыя сношенія нашихъ нефтепромышленныхъ компаній съ Востокомъ чрезъ солидные мѣстные торговые дома, конечно, заслуживаютъ всякаго сочувствія; но, къ сожалѣнію, у насъ изъ заводчиковъ пока экспортомъ самостоятельно занимаются фирмы: Ротшильда, Нобеля и отчасти Шибаева, изъ коихъ только первая возитъ его на дальній Востокъ. Туда же отправляютъ керосинъ и посредники коммиссіонеры—батумскіе экспортеры, по большей части иностранцы и евреи. Въ виду этого наше Общество было бы поставлено въ весьма большое затрудненіе рекомендовать фирму, которая бы имѣла право разсчитывать на помощь нашихъ миссій, какъ то было предложено русскимъ посланникомъ въ Бразиліи. Торговцы дальняго востока предпочитаютъ имѣть непосредственныя сношенія съ заводчиками, избѣгая коммиссіонеровъ, съ каковою цѣлью въ прошломъ году изъ Японіи пріѣзжали въ Баку и Батумъ представители крупныхъ японскихъ коммерческихъ домовъ.

Изъ всѣхъ нефтяныхъ компаній одно товарищество братьевъ Нобель съ половины нынѣшняго года твердо рѣшило расширять экспортъ помимо дорого стоющихъ мѣстныхъ посредниковъ. Съ этою цѣлью оно

уже вошло въ переговоры съ итальянскимъ правительствомъ о разрѣшеніи устроить въ одномъ изъ лигурійскихъ портовъ наливную станцію для торговли русскими нефтяными продуктами въ Италіи и принимаетъ другія мѣры. Всѣ же остальныя, не исключая и такихъ крупныхъ, какъ Каспійское товарищество, Ліанозовъ, Тагіевъ и многія другія, не имѣя необходимаго для заграничной торговли оборотнаго капитала, не рискуютъ пока выступать на рынокъ самостоятельно, ограничиваясь продажей его на мѣстѣ батумскимъ посредникамъ или сдачей его на своеобразную комиссію Ротшильдамъ. При такихъ условіяхъ лишь наименьшія выгоды остаются на долю производителей коренныхъ.

А между тѣмъ по нижеслѣдующему расчету, **основанному на коммерческихъ данныхъ для Лондона**, вы можете видѣть, каковы должны были бы быть выгоды нашихъ бакинскихъ заводчиковъ, если бы они, соединившись въ одну сильную группу, опираясь на помощь Государственнаго банка, составили синдикатъ **для самостоятельной заграничной торговли.**

РАСЧЕТЪ

торговли керосиномъ на Лондонъ.

Принимая цѣну въ Баку 23 к., желѣзнодорожный фрахтъ 16 к. и плату за резервуары въ Батумѣ 2 к., получимъ цѣну пуда керосина въ Батумѣ=41 к.

ТАБЛИЦА

расходовъ на одну тонну при курсѣ à vue 9 р. 60 к. за фунтъ стерлингъ, или 4 к. за d. (пенсъ).

Стоимость керосина $\frac{41 \text{ к.} \times 62^{\text{п.}}}{4^{\text{d}}}$ = . . . $635^{1}/_{2}{}^{\text{d}}$ (п.).

Судовой фрахтъ по 20 S (шилл.) *) за Т = . 240^{d}

Утечка 3% съ 635+240=875^{d} . . . . . 26^{d}

Страхованіе 1% съ 875+26=901^{d} . . . 9^{d}

Банкиру . . . . . 9^{d}

*) Такой фрахтъ слѣдуетъ считать нормальнымъ. Въ копѣйкахъ онъ равняется 15 коп.

Посуда: одна Т требуетъ 7 Barels по 4 шилл. 6 пенс. за каждый=54 d × 7 = .	378 d
Выгрузка.	21 d
Пріемъ бочекъ	10 d
Окраска ихъ	28 d
Расходы доковъ (резервуары и коммиссія Standard C-e).	47 d
	1,403½ d

Въ одной Т —280 галлоновъ, слѣдовательно, **стоимость галлона керосина** выразится $\frac{1403\frac{1}{2}}{280}$ = **5 пенсовъ**.

Цѣна керосина, согласно котировкѣ лондонской биржи отъ 26 декабря 1888 года, показана 6¾ d за галлонъ. Вычитая изъ нихъ вышесказанные 5 d получимъ 1,75 d разницы въ пользу торговца, или съ пуда $\frac{1,75 \times 280 \times 4}{62}$ = 32 коп. кред.

Итакъ, барышъ бакинскихъ промышленниковъ могъ бы составить при вышеопредѣленномъ дешевомъ фрахтѣ 23+32=55 к., еслибы они обходились вовсе безъ перекупщиковъ-коммиссіонеровъ и т. п. посредниковъ. Нѣкоторая часть барыша въ 32 коп. кредитныхъ въ предѣлахъ почти ½ пенса за галлонъ, что составитъ на пудъ 7½ коп., была поглощена въ минувшемъ году высокой цѣной фрахта—до 30 шил. за галлонъ. Съ другой стороны, среднюю цѣну за галлонъ за пять лѣтъ въ теченіе года необходимо считать не болѣе 6 пенсовъ. При этомъ мы получимъ *) переплату въ $\frac{280 \times 4}{62}$ = 19 копѣекъ съ пуда, которыхъ промышленность лишается лишь благодаря отсутствію всякой организаціи и кредита.

Въ металлическихъ копѣйкахъ цѣна керосина въ Лондонѣ въ бочкахъ за періодъ съ 1885 по 1889 г. стояла слѣдующая:

въ	1885	году	71,2 — 78,9	мет.	коп.
»	1886	»	61 — 77	»	»
»	1887	»	57,9 — 70,7	»	»
»	1888	»	61,4 — 78	»	»

Имѣя въ виду, что въ Лондонъ вывозится нашъ керосинъ нынѣ попреимуществу наливомъ и притомъ на иностранныхъ су-

*) Фрахтъ 20 шиллинговъ.

дахъ, и считая на основаніи только-что приведенныхъ данныхъ 66 к. метал. за среднюю его тамъ цѣну съ бочкой,—выгода коренныхъ производителей и закавказской дороги вмѣстѣ не превыситъ 26 коп. металлическихъ (около 40 к. кредитныхъ). Остальное. т. е. 40 метал. коп., составляетъ заработокъ коммиссіонеровъ и заграничныхъ перевозочныхъ предпріятій.

Изъ только-что приведеннаго расчета вмѣстѣ съ тѣмъ можно видѣть. что морской фрахтъ и расходъ на бочку составляетъ почти 50% стоимости керосина въ заграничномъ портѣ. Отсюда становится яснымъ, какое можетъ имѣть значеніе участіе русской предпріимчивости въ дѣлѣ наливной перевозки, которая, по словамъ одного изъ наиболѣе крупныхъ владѣльцевъ судовъ въ Англіи, при современныхъ фрахтахъ даетъ заграничному капиталу до 40% чистаго дохода, хотя, при сравнительной дороговизнѣ капитала у насъ, нерасположеніи нашихъ капиталистовъ къ заграничнымъ операціямъ, невозможности строить въ Россіи суда по той цѣнѣ, по какой ихъ строятъ въ Англіи, и огромной пошлинѣ на нихъ нынѣ существующей, едва ли это дѣло можетъ развиваться безъ соотвѣтственной помощи правительства, которое, на сколько извѣстно, и обратило на этотъ предметъ свое вниманіе.

Въ частности снятіемъ пошлины будетъ устранено то ненормальное и нежелательное явленіе, въ силу котораго единственные русскіе участники наливной перевозки за границей графъ Строгановъ и Нарышкинъ, владѣющіе въ компаніи съ иностранцами судами, плаваютъ подъ англійскимъ флагомъ, дабы не платить пошлинъ, и въ то же время Ротшильдъ, которому пошлину заплатить ничего не стоитъ, заводитъ новыя суда, имѣющія плавать подъ русскимъ флагомъ.

Этотъ вопросъ тѣмъ болѣе важный, что въ настоящее время количество морскихъ вывозныхъ средствъ изъ Батума для отправки керосина оказывается далеко недостаточнымъ и несоотвѣтственнымъ потребностямъ экспорта, чѣмъ порождаются самое безпорядочное скопленіе грузовъ въ этомъ портѣ и штрафы за простой въ пользу Закавказской желѣзной дороги, ложащіеся тяжелымъ бременемъ на промышленность. Судно въ Геную дѣлаетъ 14 рейсовъ въ годъ. а въ Лондонъ отъ 7 до 9. Цѣны прошлаго года были до 20 франковъ за тонну въ Геную и до 25—30 шиллинговъ въ Лондонъ,—фрахты весьма высокіе, объясняемые указаннымъ недостаткомъ судовъ. Всѣхъ пароходовъ. занимающихся вывозомъ нефтяныхъ про-

дуктовъ изъ Батума наливомъ, состояло къ 1-му октября 1888 г. 22, общею грузоподъемностью 2.750,000 пудовъ, и заказанъ еще пароходъ Русскаго Общества Пароходства «Блескъ» 3,250 тоннъ водоизмѣщенія, который будетъ подымать около 200,000 пудовъ; уже подошелъ пароходъ «Ока» Англо-Русской Компаніи, и заказано нѣсколько судовъ Ротшильдами. 4 судна фрахтуются фирмами Нобеля и Эльриха (на 408,000 пуд.), 2 принадлежатъ Англо-Русской Компаніи (300,000 п.). Пароходы Русскаго Общества «Свѣтъ» и «Лучъ» дѣлаютъ рейсы исключительно между Батумомъ и Одессой, а остальные 16 пароходовъ въ 1.906,000 пудъ эксплоатируются батумскими экспортерами, изъ коихъ одинъ Ротшильдъ располагаетъ грузоподъемностью въ 1.426,000 пудъ, что составитъ около 60%, но изъ нихъ лишь 3 судна грузоподъемностью 400 т. пудовъ составляютъ его собственность *).

Такое-же значеніе имѣетъ уменьшеніе расхода на бочки. При устройствѣ за границей цѣльной наливной системы для перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ, на подобіе той, которая уже нынѣ существуетъ въ Россіи, при сосредоточеніи торговли въ рукахъ одного синдиката, какъ только-что было упомянуто, нѣтъ надобности понижать цѣнъ на товары за границей, а между тѣмъ, имѣя извѣстный запасъ бочекъ, можно будетъ ими и оборачиваться, какъ это дѣлается въ нашихъ большихъ центрахъ. Но и такія затраты на наливную перевозку, въ свою очередь, представляются дѣломъ нелегкимъ и недоступнымъ одной фирмѣ.

Слѣдуетъ остановиться также на томъ фактѣ, что нашъ керосинъ, при совершенно опредѣлившихся его качествахъ, продается значительно дешевле американскаго безъ всякихъ особенныхъ къ тому поводовъ лишь преимущественно по нашей небрежности, а между тѣмъ, при большемъ довѣріи къ его маркѣ и большемъ вниманіи къ укупорочнымъ средствамъ, можно было бы современемъ добиться совершенно одинаковыхъ цѣнъ съ американскимъ. Обо всемъ этомъ надо подумать предпринимателямъ и еще болѣе того правительству, которому, на мой взглядъ, не теряя времени, необходимо прійти на помощь всѣмъ отраслямъ дѣла.

Только тогда въ немъ не будетъ мѣста такимъ уродливымъ явленіямъ, которыя встрѣчаются теперь и для иллюстраціи которыхъ приведу слѣдующій примѣръ, некасающійся болѣе крупныхъ

*) Только-что приведенныя данныя весьма наглядно показываютъ, что затрата капиталовъ, служащихъ къ дѣйствительному развитію промышленности, производится помимо Ротшильдовъ.

коммиссіонеровъ:—имъ я посвящаю отдѣльную главу. 29-го декабря минувшаго года состоялось предварительное соглашеніе между лондонской фирмой Бесслеръ, Вехтеръ и К° съ одной стороны и Рихнеромъ и другими батумскими экспортерами съ другой, въ силу коего послѣдніе обязуются дать первымъ 50% груза, ими получаемаго изъ Баку въ Батумъ, для продажи въ Индію и Китай на коммиссію, причемъ эти экспортеры (замѣтьте: не производители) обязались никому другому керосина не продавать ни для Индіи, ни для Китая. Лондонская фирма съ своей стороны, конечно, сдастъ его на коммиссію индійскимъ и китайскимъ торговымъ домамъ, и такимъ образомъ между производителемъ и потребителемъ, къ удовольствію излишнихъ посредниковъ и въ ущербъ выгодамъ русскаго производства, русскому керосину придется пройти сквозь три строя коммиссіонеровъ.

Къ сожалѣнію, помощь со стороны правительства, и при полной его рѣшимости поставить дѣло вполнѣ правильно въ интересахъ нашихъ производителей, должна будетъ встрѣтить значительное препятствіе въ тѣхъ отношеніяхъ, довольно крѣпкихъ и запутанныхъ, которыя уже установились между Ротшильдомъ въ Баку и большинствомъ бакинскихъ заводчиковъ, въ силу которыхъ эти послѣдніе **экспортомъ самостоятельно заниматься не имѣютъ права.** Къ разсмотрѣнію этихъ отношеній и, слѣдовательно, къ характеристикѣ дѣятельности Ротшильдовъ въ Баку я и перейду.

VI.

Водвореніе Ротшильдовъ въ кавказскомъ нефтяномъ дѣлѣ послѣдовало, какъ мы уже упоминали, въ 1886-мъ году, когда они вступили во владѣніе Каспійско-Черноморскимъ обществомъ, пріобрѣтя его отъ г. Палашковскаго. Это общество владѣло тогда, помимо 12 десятинъ нефтяной земли, купленной и арендованной, еще заводомъ въ Баку, съ производительностью въ 4 милл. пудовъ керосина. При неполной работѣ своего завода, г. Палашковскій, занимаясь заграничною торговлей, вмѣстѣ съ тѣмъ покупалъ по довольно высокимъ цѣнамъ, доходившимъ до 32 коп. на мѣстѣ, керосинъ и другихъ заводовъ. Сдѣлки были краткосрочныя, продолжаясь не дольше года.

Въ то же время и крупные владѣльцы другихъ заводовъ, какъ Нобель, Каспійское товарищество, Бакинское нефтяное общество

и проч., состояли съ своей стороны въ непосредственныхъ сношеніяхъ по доставкѣ керосина въ Западную Европу крупнымъ коммерческимъ домамъ, принимавшимъ его для продажи по условленной цѣнѣ. А бывшее Батумское общество Палашковскаго было къ тому же піонеромъ вывоза нашего керосина въ жестянкахъ на дальній Востокъ. **Начало и притомъ начало хорошее для заграничной торговли русскими освѣтительными маслами, такимъ образомъ, было положено еще задолго до прихода Ротшильдовъ въ Баку,** особенно принявъ во вниманіе, что еще въ 1885 г., при исключительно тарномъ экспортѣ, было уже вывезено за границу $7^1/_2$ милл. пудовъ керосина. Эти-то успѣхи и рѣшили окончательно вопросъ о наливномъ вывозѣ нашихъ нефтяныхъ товаровъ въ Западную Европу, а такъ какъ при этомъ и качества нашего керосина были признаны безспорными, то Ротшильды, оказывается, пришли на совсѣмъ готовое дѣло съ вполнѣ опредѣлившимся спросомъ. И если столь энергичныя лица, какъ г. Палашковскій, при такихъ условіяхъ все-таки уступили свое предпріятіе Ротшильду, то только по недостатку оборотнаго капитала, требовавшагося здѣсь въ весьма значительномъ размѣрѣ, при необходимости зачастую въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ выжидать хорошихъ цѣнъ.

Принявъ наслѣдство Батумскаго нефтепромышленнаго и торговаго общества, по переименованіи послѣдняго въ Каспійско-Черноморское, въ первое время его новая администрація, недостаточно еще оріентировавшаяся въ положеніи, всячески избѣгая помпы, старалась какъ-бы продолжать въ Баку систему Палашковскаго *). Ротшильды впрочемъ весьма скоро оцѣнили слабое мѣсто бакинской нефтяной промышленности, что было и не такъ трудно. Недостатокъ денегъ и огромные, въ виду этого, на нихъ проценты были слишкомъ очевидны. Мизерный кредитъ Государственнаго банка въ 500 тыс. **) рублей для всей нефтяной промышленности ужъ, конечно, въ свою очередь, не могъ разрѣшить вопіющей нужды. При ближайшемъ ознакомленіи съ дѣломъ въ этомъ отношеніи въ Баку, внѣ товарищества Нобель, съ одной стороны для Ротшильдовъ стояли заводчики весьма

*) Когда я говорю объ администраціи Каспійско-Черноморскаго общества, то я долженъ оговориться, что не имѣю въ виду представителя Ротшильдовъ, здѣсь присутствующаго, князя Эристова, ибо хотя князь и состоитъ директоромъ правленія названнаго общества, но въ дѣла его фактически директора не вмѣшиваются,—на мѣстѣ ими распоряжается полноправно нѣкто г. Фейгль по инструкціямъ изъ Парижа.

**) Нынѣ этотъ кредитъ полтора милліона рублей.

крупные и вліятельные, Тагіевъ и Каспійское товарищество, но нѣсколько увлекшіеся въ увеличеніи размѣровъ своихъ предпріятій и потому несвободные въ денежныхъ средствахъ, а съ другой — масса среднихъ заводовъ, готовыхъ въ свою очередь увеличить свою производительность въ виду оживленнаго спроса, начавшагося въ 1886-мъ году, съ появленіемъ въ Черномъ морѣ наливныхъ судовъ. А такъ какъ, съ другой стороны, денежныхъ средствъ у Ротшильдовъ достаточно и единственно въ нихъ ихъ сильная сторона, то при такихъ условіяхъ не нужно было лишь торопиться, дабы, выработавъ навѣрняка систему, обезпечивающую за Ротшильдами монополію въ дѣлѣ заграничнаго вывоза, предложить бакинцамъ кредитъ въ наивыгоднѣйшей въ этомъ смыслѣ для Ротшильдовъ формѣ. Что такова была ихъ задача въ дѣйствительности, это доказалъ характеръ всей ихъ послѣдующей дѣятельности. **Развивай они свои операціи** чрезъ расширеніе своего завода или покупокъ товара на краткіе сроки, **не лишая при этомъ свободы другихъ, едва-ли кто-либо въ Россіи возставалъ бы противъ участія наравнѣ съ другими иностранцами Ротшильдовъ въ русскомъ нефтяномъ дѣлѣ. А еслибы эта денежная сила, желая предотвратить вредную для экспорта конкуренцію заводчиковъ между собою, предложила еще, въ качествѣ одного изъ его участниковъ, другимъ нефтянымъ предпріятіямъ услуги многихъ изъ своихъ корреспондентовъ-банкировъ, разбросанныхъ въ Европѣ и Азіи, для совмѣстной организаціи снабженія міроваго рынка освѣтительными маслами, дабы отвоевать у американцевъ наибольшій районъ для русскаго товара, то, полагаю, въ этомъ можно было бы видѣть даже крупную заслугу этого банкирскаго дома для промышленности,**—хотя бы дисконтъ такой операціи и былъ вполнѣ выгоденъ для Ротшильдовъ. Но этою ролью они не удовлетворились. Они прибѣгли къ инымъ пріемамъ, и направленіе дѣятельности ихъ получило совершенно своеобразный характеръ, слишкомъ ущербный для коренныхъ производителей, при которомъ къ тому же эти послѣдніе, по крайней мѣрѣ для ближайшаго пятилѣтія, были лишены всякихъ поводовъ улучшать самое производство и утилизацію нефти.

Первое время, т. е. вторую половину 1886 года, представители Ротшильдовъ занимаются главнымъ образомъ тѣмъ, **что входятъ въ положеніе мѣстныхъ производителей.** Крупнѣйшимъ они предлагаютъ, какъ средство выйти изъ временныхъ затрудненій, ссуды подъ залогъ акцій, всего изъ 6% годовыхъ, или подъ имущество

съ обязательствомъ доставить опредѣленное количество нефтянаго товара въ вагонахъ Закавказской желѣзной дороги, которымъ бы названный долгъ погашался. Результатомъ этихъ предложеній была выдача на первыхъ же порахъ двумъ крупнѣйшимъ послѣ Нобеля заводамъ въ Баку—600 тыс. руб. **Такимъ образомъ первое благопріятное впечатлѣніе на вліятельнѣйшихъ представителей бакинскаго нефтянаго міра было сдѣлано, притомъ въ то время, когда денегъ достать въ Баку было рѣшительно негдѣ.** Съ этого момента, когда наиболѣе вѣроятные конкуренты въ дѣлѣ экспорта такимъ образомъ были устранены, справиться съ большинствомъ другихъ заводчиковъ въ Баку уже не составляло особеннаго труда,—и ужъ, конечно, послѣ того не оставалось сомнѣнія, что Ротшильды не спроста пришли заниматься русскимъ нефтянымъ дѣломъ подъ скромною личиною русскаго акціонернаго общества, давшаго имъ легальную почву.

Сильная сторона названнаго большинства заводчиковъ еще заключалась въ исключительномъ правѣ распоряжаться вывозомъ изъ Баку по Закавказской желѣзной дорогѣ, послѣ того какъ въ основаніе распредѣленія вагоновъ, съ цѣлью упроченія самостоятельнаго положенія заводовъ, была принята ихъ производительность. Это была отчасти помѣха къ монополизаціи заграничной торговли русскимъ керосиномъ, а потому на ней и сосредоточилось ближайшее вниманіе администраціи Каспійско-Черноморскаго общества. Въ этомъ отношеніи неумѣлыя распоряженія Закавказской дороги имъ значительно облегчили задачу, ибо нѣкоторыя неудовлетворительныя стороны системы разверстки вагоновъ и главнымъ образомъ ежемѣсячность такихъ распредѣленій, на что я уже обращалъ ваше вниманіе, и связанное съ нимъ увлеченіе бакинцевъ увеличивать свои заводы, служили прекраснымъ средствомъ обратить эту систему, **созданную противъ скупщиковъ, въ пользу Ротшильдовъ.**

Видя, что большинство въ Баку склонно безъ надобности расширять свое производство, что другъ отъ друга отставать тутъ никто не желаетъ, что никто этому не мѣшаетъ и что вся остановка лишь за деньгами, Ротшильды стали поощрять такія увлеченія бакинцевъ, великодушно предлагая съ своей стороны заводчикамъ столько, сколько послѣднимъ для этой цѣли понадобилось бы. Мало того, они предупредительно снимали съ бакинцевъ всѣ заботы о будущемъ по продажѣ всего того количества керосина, которое заводчики вправѣ будутъ перевезти по Закавказской дорогѣ при условіи, если эта

продажа будетъ довѣрена цѣликомъ Каспійско-Черноморскому обществу. Первыя покупки Ротшильдовъ безъ контрактовъ были сдѣланы ими по весьма хорошимъ цѣнамъ съ выдачей значительныхъ задатковъ, а такъ какъ при этомъ дальше продажъ на мѣстѣ своего товара многіе бакинцы и до того ничего не предпринимали, то, не зная будущихъ деталей условій Ротшильда, ихъ оборотной стороны, вначалѣ совершенно затушеванной, бакинцы одинъ за другимъ стали обращаться къ ротшильдовскому кредиту.

Цѣль **такого поощренія къ завѣдомо безполезнымъ затратамъ** *) на заводы и вагоны со стороны Ротшильдовъ была совершенно ясною. Не расходуя сами ни одной копѣйки, они между тѣмъ создавали къ своимъ услугамъ этимъ поощреніемъ перепроизводство заводскихъ и перевозочныхъ средствъ, причемъ вмѣстѣ съ тѣмъ дѣлали разъ навсегда невозможнымъ поднятіе цѣнъ на керосинъ на мѣстѣ значительно выше стоимости его производителю, чѣмъ конечно облегчали себѣ дальнѣйшее хозяйничанье въ будущемъ. Уже это одно перепроизводство, независимо контрактовъ, коими формально устанавливается передача Ротшильдамъ заводской производительности на нѣсколько лѣтъ, заключенныхъ впослѣдствіи съ тѣми же заводчиками, ставило многихъ изъ нихъ, при незнакомствѣ съ заграничною торговлей, въ зависимость отъ всякаго рода скупщиковъ. Но Ротшильдамъ этого было недостаточно, и подъ видомъ сдѣлокъ на будущую производительность, на увеличеніе которой давались деньги, они брали въ свои руки всю наличную. существующую не только въ заводахъ, но и въ подвижномъ составѣ Закавказской дороги, **тратиться на который для себя они предоставляли и впредь мѣстнымъ нефтепромышленникамъ.**

Благодаря такой помощи Ротшильдовъ и системѣ ежемѣсячнаго распредѣленія вагоновъ, непроизводительность заводская и вагонная стала расти не по днямъ, а по часамъ. Контракты эти, очевидно, достигли цѣли, ибо результатомъ ихъ оказывается нынѣшній вывозъ Ротшильдомъ 18 милл. пудовъ керосина (въ 1888 г.) по Закавказской дорогѣ, при 4 милліонномъ возможномъ производствѣ собственнаго завода Каспійско-Черноморскаго общества. Въ чемъ же заключаются эти контракты, дающіе возможность Ротшильду,

*) Защитники Ротшильдовъ у насъ называютъ это развитіемъ промышленности.

съ основнымъ капиталомъ указаннаго Общества въ какіе-нибудь 2—3 милл. рублей, брать барыши въ свою пользу съ такого количества производимыхъ товаровъ, для выработки и сбыта коего Товариществу Нобель потребовалось истратить 20 слишкомъ милл. рублей. Ихъ содержаніе въ слѣдующемъ: *)

«Съ одной стороны уполномоченный Каспійско-Черноморскаго нефтепромышленнаго и торговаго общества австрійскій гражданинъ Арнольдъ Михайловичъ Фейгль и съ другой бакинскій заводчикъ NN заключили договоръ сей въ слѣдующемъ: 1) NN обязывается сдавать Каспійско-Черноморскому нефтепромышленному и торговому обществу **на коммиссію для продажи,** въ теченіе **пяти лѣтъ, все то количество керосина, которое имъ будетъ отправлено изъ Баку по желѣзной дорогѣ,** какъ въ своихъ собственныхъ NN вагонахъ-цистернахъ, такъ и желѣзнодорожныхъ вагонахъ, которые будутъ назначены ему какъ при настоящемъ положеніи его завода, такъ и въ случаѣ расширенія имъ заводской дѣятельности. Однимъ словомъ, NN, войдя въ настоящее соглашеніе, **ограничиваетъ право отправки и продажи керосина своего и другихъ лицъ въ вагонахъ, причемъ съ момента погрузки керосина въ вышеобъясненные вагоны, для направленія къ Черному морю, онъ поступаетъ въ полное распоряженіе Каспійско-Черноморскаго общества.** Равнымъ образомъ NN вообще лишенъ права продавать другимъ лицамъ помимо Каспійско-Черноморскаго Общества нефтяные продукты для отправки къ берегамъ Чернаго моря, за исключеніемъ продуктовъ, отправляемыхъ въ деревянной посудѣ **). 2) **NN предоставляется право,** помимо имѣющихся у него нынѣ вагоновъ, пріобрѣтать еще вагоны, **но лишь въ томъ случаѣ, если на то послѣдуетъ согласіе Каспійско-Черноморскаго общества, и съ тѣмъ, чтобы керосинъ, перевозимый въ этихъ послѣднихъ вагонахъ, былъ сдаваемъ также Каспійско-Черноморскому обществу.** 3) Если на рынкахъ явится спросъ на неочищенный керосинъ (дистиллатъ), то NN обязанъ, по требованію Каспійско-Черноморскаго общества, сдавать, вмѣсто очищеннаго керосина, этотъ продуктъ (дистиллатъ). 4) На

*) Привожу его текстуально въ главнѣйшихъ пунктахъ, на основаніи трехъ контрактовъ, оказавшихся почти одинаковыми хотя и полученныхъ мною отъ разныхъ лицъ. Выбираю контрактъ, заключенный съ довольно крупной фирмой въ Баку.

**) Это разрѣшается, но, кстати сказать, ихъ этимъ способомъ мало кто возитъ.

все дѣйствительно отправленное количество керосина NN отпускается въ Баку спеціально на утечку одинъ процентъ безплатно. 5) Подлежащій къ отправкѣ керосинъ въ котлахъ, предварительно выправки желѣзно-дорожныхъ документовъ, подвергается контролю со стороны техниковъ Каспійско-Черноморскаго общества или желѣзной дороги, и только по удостовѣреніи, что въ вагонъ налитъ керосинъ соотвѣтствующихъ качествъ, онъ принимается и въ пріемѣ выдается квитанція. Керосинъ, **забракованный** контролеромъ, можетъ быть принятъ Каспійско-Черноморскимъ обществомъ какъ дистиллатъ, **но во всякомъ случаѣ NN не имѣетъ права ни отъ своего имени, ниже чрезъ продажу другому лицу, отправлять керосинъ этотъ по желѣзной дорогѣ**, подъ страхомъ уплаты неустойки, обозначенной ниже. 6) Каспійско-Черноморское общество, являясь представителемъ NN по продажѣ керосина въ Батумѣ и заграничныхъ рынкахъ, обязано пещись, чтобы товаръ былъ проданъ по возможно выгодной цѣнѣ, **однако же NN не имѣетъ никакого права вмѣшиваться въ какія-либо распорядительныя дѣйствія общества,** и съ момента поступленія керосина въ распоряженіе Каспійско-Черноморскаго общества NN **устраняетъ себя отъ дальнѣйшихъ распорядительныхъ дѣйствій.** При этомъ ставится лишь непремѣннымъ условіемъ, чтобы продажная цѣна какъ коммиссіоннаго керосина, такъ и общества была совершенно одинаковая, и обществу безусловно воспрещается продажа своего и коммиссіоннаго керосина по разнымъ цѣнамъ (это при отсутствіи-то права и, главное, полной невозможности контролировать дѣйствія общества!). 7) По полученіи отъ желѣзной дороги квитанціи на отправленный товаръ, NN таковую немедленно передаетъ бакинской конторѣ Каспійско-Черноморскаго общества, въ чемъ и получаетъ росписку. Росписка эта удостовѣряетъ, съ одной стороны, сдачу товара, а съ другой служитъ документомъ при расчетѣ сторонъ. Каждое первое и пятнадцатое число текущаго мѣсяца подается бакинской конторѣ общества счетъ, съ обозначеніемъ количества сданнаго обществу керосина. По удостовѣреніи въ вѣрности сихъ свѣдѣній и не позднѣе слѣдующаго, по подачѣ счета, дня, общество выдастъ NN впредь до расчета на каждый пудъ керосина предварительную цѣну, равную продажной цѣнѣ, на основаніяхъ, изложенныхъ въ слѣдующемъ пунктѣ. 8) Цѣна, которую NN получаетъ при предварительномъ расчетѣ, опредѣляется: изъ средней продажной цѣны керосина

франко-бортъ въ Батумѣ *) за истекшій мѣсяцъ, за исключеніемъ: а) пяти процентовъ съ этой продажной цѣны, если **продажа совершена** **) въ посудѣ, и четырехъ процентовъ, если продажа совершена наливомъ, для покрытія расходовъ и процентовъ по продажѣ и коммисссіи заграничнымъ агентамъ, а также за отвѣтственность на случай продажи въ кредитъ (Du croire); b) стоимости укупорки со всѣми сопряженными съ нею расходами до нагрузки на судно включительно, каковая стоимость опредѣляется **по выбору Каспійско-Черноморскаго общества или въ два франка и тридцать сантимовъ, или одинъ рубль** ***) за ящикъ, вмѣстимостью въ одинъ и восемьдесятъ пять сотыхъ пуда керосина; с) десяти процентовъ съ продажной цѣны франко-бортъ Батумъ, за исключеніемъ стоимости укупорки, каковые десять процентовъ составляютъ сумму, подлежащую распредѣленію поровну между Каспійско-Черноморскимъ обществомъ и NN при учиненіи расчета въ каждые три мѣсяца; d) расходовъ, произведенныхъ Каспійско-Черноморскимъ обществомъ за NN, а именно фрахта отъ Баку до Чернаго моря, полкопѣйки на пудъ за храненіе керосина въ Батумѣ, если таковой проданъ въ посудѣ, и **двухъ съ половиною копѣекъ за храненіе, разливку и всѣ другіе расходы, если продажа совершена наливомъ.** При продажѣ въ посудѣ или наливомъ слѣдуемые въ пользу города сборы за керосинъ удерживаются съ NN. Если будетъ введена вывозная пошлина, то таковая должна уплачиваться Каспійско-Черноморскимъ обществомъ за счетъ NN и удерживается при расчетѣ.

9) Очищающаяся затѣмъ сумма, **выражая собой основную продажную цѣну керосина въ Батумѣ,** и подлежитъ выдачѣ бакинскому заводчику. По окончаніи же каждыхъ трехъ мѣсяцевъ, Каспійско-Черноморское общество составляетъ точный расчетъ произведеннымъ продажамъ за это время и выдаетъ NN изъ удержанныхъ на основаніи предъидущаго пункта десяти % половину, т. е. пять % и тѣмъ расчетъ

---

*) Т. е. цѣны совершенно произвольной, такъ какъ въ этомъ портѣ нѣтъ биржи.

**) Какъ можетъ быть рѣчь о совершенной продажѣ, когда она имѣетъ еще совершиться,—уяснить себѣ весьма трудно. А между тѣмъ эта сторона дѣла и вообще способы сортировки администраціей Ротшильда керосина разныхъ лицъ для продажи въ ящикахъ и наливомъ, а также своего собственнаго, когда весь керосинъ поступаетъ въ общіе въ Батумѣ резервуары, составляютъ, вѣроятно одну изъ деталей Ротшильдовской политики.

***) При колебаніяхъ курса въ ту или другую сторону такой выборъ можетъ дать разницу Ротшильдамъ въ 10—15 коп. и болѣе на ящикъ.

за истекшіе три мѣсяца оканчивается. Общество **обязуется,** кромѣ упомянутыхъ трехмѣсячныхъ отчетовъ, по истеченіи каждаго года доставлять NN **окончательный годовой отчетъ** *). 10) По подписаніи (или вѣрнѣе за подписаніе) сего договора Каспійско-Черноморское нефтепромышленное и торговое общество выдаетъ NN въ счетъ слѣдуемой ему за керосинъ платы авансомъ NN рублей, **съ тѣмъ, что сумма эта должна быть особо обезпечена залогомъ недвижимаго имѣнія, состоящаго въ томъ-то.** Выдаваемую авансомъ сумму съ % отъ сего числа по шести годовыхъ по расчету NN уплачиваетъ Каспійско-Черноморскому обществу въ теченіе вышеозначенныхъ пяти лѣтъ частями, производя уплату ежемѣсячно съ перваго августа сего года пропорціонально, или, если Каспійско-Черноморское общество пожелаетъ, удерживаетъ эти платежи изъ могущихъ слѣдовать отъ онаго ему, NN, денежныхъ выдачъ за сдаваемые по сему договору нефтяные продукты по три копѣйки съ каждаго пуда, отмѣчая уплату или удержаніе на семъ договорѣ или на закладной. 11) **Если получаемая плата за керосинъ,** согласно вышеупомянутымъ расчетамъ, **не будетъ покрывать собою стоимости керосина въ Баку** заводчику **), то предоставляется сему послѣднему пріостановить дѣйствіе сего договора впредь до улучшенія цѣнъ. Объ этой пріостановкѣ Каспійско-Черноморское общество должно быть предупреждено по крайней мѣрѣ за три мѣсяца, **и въ семъ случаѣ NN лишается права,** подъ страхомъ уплаты обозначеннаго ниже штрафа, отправлять керосинъ въ собственныхъ или желѣзнодорожныхъ вагонахъ, а также продавать его въ этихъ вагонахъ въ Баку для отправки по направленію къ Черному морю. То же самое относится и до дистиллата. При опредѣленіи стоимости керосина заводчику критеріумомъ служитъ цѣна за три съ половиною пуда нефти **съ прибавленіемъ пяти съ половиною копѣекъ на пудъ керосина,** причемъ стоимость остатковъ не принимается въ расчетъ. Въ случаѣ разногласія въ опредѣленіи цѣны нефти, Каспійско-Черноморскому обществу предоставляется право

*) Этотъ пунктъ, единственно имѣющій значеніе для заводчиковъ, однако въ серьезный расчетъ приниматься не долженъ, имѣя въ виду одинъ изъ предшествующихъ параграфовъ, коимъ въ распоряженія Ротшильдовъ бакинцы вмѣшиваться невправѣ.

**) Допускается стало быть и такой случай.

сдавать на заводъ такого-то необходимую нефть *). 12) Въ случаѣ отказа NN отъ исполненія или временнаго пріостановленія дѣйствія сего договора до истеченія срока онаго безъ причинъ нижеуказываемыхъ, заводчикъ подвергается единовременному штрафу **въ пятьсотъ тысячъ рублей** (для меньшихъ и среднихъ заводчиковъ сто тысячъ), а въ случаѣ продажи керосина въ вагонахъ стороннимъ лицамъ уплачиваетъ Каспійско-Черноморскому обществу **пени по сту рублей за каждый проданный вагонъ, но условіе сіе сохраняетъ свою силу.** Равномѣрно въ случаѣ неисполненія обязательствъ, **(таковыхъ, признаюсь, я въ договорѣ и не нашелъ),** принятыхъ на себя Каспійско-Черноморскимъ обществомъ въ силу сего договора, безъ причинъ нижеуказанныхъ, оно подвергается неустойкѣ въ пользу NN также въ размѣрѣ пятисотъ тысячъ рублей. 13) Каспійско-Черноморское общество обязуется желѣзнодорожные вагоны съ керосиномъ NN, по прибытіи ихъ съ грузомъ къ мѣсту назначенія, немедленно выгружать и въ противномъ случаѣ уплачиваетъ штрафъ, установленный желѣзной дорогой за задержаніе вагоновъ. 14) **Если NN, до истеченія срока сему договору, пожелаетъ продать свой заводъ или сдать его въ аренду кому-либо, то прежде выполненія этого обязанъ извѣстить о томъ Каспійско-Черноморское общество и самую продажу или отдачу въ аренду завода совершить не иначе, какъ съ возложеніемъ на новаго владѣльца или арендатора выполненія имъ всѣхъ принятыхъ NN на себя по сему договору обязанностей; иначе всякій совершенный NN актъ, какъ клонящійся во вредъ Каспійско-Черноморскаго общества, долженъ быть уничтоженъ, и послѣднее съ момента допущенія NN такого дѣйствія вправѣ, независимо уничтоженія по суду самаго акта и сохраненія правъ своихъ по сему договору, взыскать съ NN опредѣленную симъ договоромъ неустойку въ пятьсотъ тысячъ рублей.**

Вотъ, Мм. Гг., условія, которыя иные называютъ «союзомъ Ротшильдовъ съ мѣстными производителями для захвата внѣшнихъ потребительныхъ рынковъ», отъ которыхъ большинство бакинскихъ нефтепромышленниковъ будто-бы въ восторгѣ, вотъ какимъ образомъ Ротшильдъ развиваетъ русское нефтяное дѣло!

---

*) Слѣдовательно, при этомъ условіи весь заработокъ другихъ производителей будетъ уже всего $5^1/_2$ копѣекъ съ пуда. Если не будутъ приняты мѣры, мною предлагаемыя, къ ограниченію захвата Ротшильдомъ нефтяныхъ земель и промысловъ, у него будетъ такой нефти довольно для снабженія ею заводчиковъ.

Вышеупомянутые контракты требуютъ нѣкотораго разъясненія. Прежде всего общій ихъ смыслъ слѣдующій. 1) Заводы и вагоны, а равно увеличеніе ихъ размѣра и числа должно совершаться заводчиками не для себя, а для Ротшильдовъ. 2) Отношенія между сторонами поставлены на почву коммиссіонныхъ, между тѣмъ какъ владѣльцы товара, сдавая его коммиссіонеру Ротшильду, не только не остаются владѣльцами своего керосина, но даже заводовъ, вагоновъ и всего прочаго принадлежащаго имъ имущества. 3) Эти акты самоотреченія бакинцевъ должны быть приравнены къ лишенію всѣхъ правъ состоянія и къ установленію крѣпостнаго для нихъ порядка, а коммиссія Ротшильдовъ есть въ дѣйствительности кабала, нисколько неотличающаяся отъ той, которая установлена кагаломъ для имѣній юго-западнаго края. 4) Эта, по существу, покупка облечена Ротшильдами въ форму коммиссіи съ двоякою цѣлью: во-первыхъ, **избавить себя отъ платежа премій за вагоны, которыя другіе покупатели должны платить**, а во-вторыхъ, дабы уменьшить и безъ того ограниченныя выгоды мѣстныхъ производителей. Довольно **сравнить тѣ остатки отъ продажи керосина, которые были выданы Ротшильдами своимъ кліентамъ, съ тѣми цѣнами, по которымъ совершаются свободныя продажи немногочисленными самостоятельными еще продавцами**, чтобы убѣдиться, что обозначаетъ эта коммиссія. Ротшильдъ въ 1886 году платилъ за пудъ керосина въ Баку 26 копѣекъ за пудъ, въ 1887 уже по контрактамъ 22, а въ 1888 восемнадцать копѣекъ. Доля его довѣрителей все убываетъ, между тѣмъ цѣны за послѣдніе три мѣсяца въ вагонахъ въ Баку колебались между 23 и 40 копѣйками *).

Но то же самое еще болѣе можно уяснить себѣ по дѣйствительнымъ расчетамъ Ротшильда съ бакинцами. По нимъ лучше всего судить, во что обходится послѣднимъ этотъ такъ-называемый 6-ти-процентный кредитъ, оказываемый имъ по единовременнымъ выдачамъ, обусловленнымъ при самомъ заключеніи контрактовъ, и что самое главное, что стоитъ имъ коммиссія Ротшильдовъ въ отношеніи къ пуду керосина, отправляемаго за границу. Такъ по рас-

*) Представитель Каспійско-Черноморскаго общества князь Эристовъ въ засѣданіи 8 февраля объяснялъ уменьшеніе выдачъ колебаніями курса, но онъ очевидно забываетъ, что при наилучшемъ курсѣ за послѣдніе мѣсяцы покупки другими лицами совершались по среднимъ цѣнамъ въ Баку около 30 коп. за пудъ въ вагонахъ, а съ другой стороны то обстоятельство, что въ 1887 г. курсъ былъ хуже, нежели въ 1886 г., выдачи же все-таки оказались меньше.

чету 1-го сентября 1888-го года, изъ цѣны франко-бортъ въ Батумѣ для наливнаго керосина высшаго качества, назначеннаго Ротшильдами въ 43 коп. за пудъ, Ротшильды взяли въ свою пользу 5%, какъ половину 10-ти процентовъ, относимыхъ на отдѣльный счетъ, или 2,15 коп., далѣе—4% коммиссіи или 1,72 коп., свои батумскіе расходы—2½ коп., изъ копхъ слѣдуетъ признать дѣйствительными лишь нѣсколько больше ½ коп., а всего 6 коп. на 20 копѣекъ, выданныхъ ими бакинцамъ. На 6 копѣекъ на пудъ они, слѣдовательно, и уменьшили батумскую цѣну.

Далѣе, для керосина, отправляемаго въ ящикахъ, этотъ вычетъ еще больше, хотя выгоды Ротшильдовъ отъ такихъ продажъ болѣе значительны. Такъ, по расчету **изъ цѣны керосина** въ ящикахъ за іюль мѣсяцъ 1888 года, коего продажная цѣна принята **франко-бортъ въ Батумѣ** 4 франка 24 сантима, **вычтено въ пользу Ротшильдовъ заграничныхъ коммиссій** 5%, или 21 сантимъ, и половина 10-ти процентовъ, предназначенныхъ, согласно вышеупомянутымъ условіямъ, къ раздѣлу, что составитъ около 10 сантимовъ, а всего 31 сантимъ на ящикъ. Пока это тѣ-же 6—7 копѣекъ на пудъ, но къ нимъ слѣдуетъ прибавить еще 12 коп. разницы въ стоимости жестянокъ, поставляемыхъ тѣмъ же Каспійско-Черноморскимъ обществомъ (по іюльскому курсу) въ 93 коп. въ Батумѣ, вмѣсто 80 коп., сколько стоили эти жестянки Батумскому обществу Палашковскаго еще въ 1885 году. Слѣдовательно, въ этомъ послѣднемъ случаѣ Ротшильдъ беретъ въ свою пользу съ своихъ довѣрителей 18 коп. на пудъ, въ то время, какъ бакинцамъ онъ выдалъ остатокъ отъ продажи въ 17½ коп.

Я не знаю, какимъ количествомъ Ротшильды опредѣляютъ за прошлый годъ свой вывозъ наливомъ и въ жестянкахъ, но если принять его пополамъ для каждаго рода вывоза, то окажется, что за счетъ одной лишь батумской цѣны керосина, не говоря уже о выгодахъ, извлекаемыхъ ими, по полной безконтрольности самыхъ продажъ, изъ операцій заграницей *), получено Ротшильдами, на основаніи указанныхъ контрактовъ, чистой контрибуціи за прошлый годъ съ 9 милліоновъ пудовъ русскаго наливнаго керосина по 6 копѣекъ съ пуда (считая ½ коп. дѣйствитель-

*) Въ расчетахъ Ротшильда слѣдуетъ также имѣть въ виду, что онъ устанавливаетъ батумскую цѣну, руководствуясь современными цѣнами фрахтовъ, между тѣмъ какъ всѣ суда имъ зафрахтованы на годъ, и вообще, насколько таковая въ дѣйствительности согласуется съ цѣной, напр., керосина на дальнемъ Востокѣ, никто, конечно, проконтролировать не можетъ.

ный батумскій расходъ), — 540 тысячъ, и съ другихъ 9 милл. пудовъ керосина въ жестянкахъ, по 18 коп. съ пуда,—1.620,000 р., или вмѣстѣ 2.160,000 руб. Если допустить, что Ротшильдъ выдавалъ полностью всѣ 20 коп. на пудъ по предварительнымъ расчетамъ въ Баку, т. е. выдалъ въ этомъ году на 18 милл. пудовъ 3.600,000 руб., то и тогда бакинцамъ эти предварительные расчеты обошлись свыше 60-ти процентовъ.

Чтобы исчерпать окончательно ротшильдовскія сдѣлки, мнѣ остается лишь напомнить Вамъ, что **батумская цѣна нефтяныхъ товаровъ есть по меньшей мѣрѣ то, что въ нефтяномъ экспортѣ должно оставаться за нами,** и прибавить, что въ русскомъ коммерческомъ мірѣ на задатки, составляющіе предварительныя цѣны, процентовъ не взыскиваютъ вовсе, а слѣдовательно и тѣ 6 процентовъ, которые Ротшильдъ взыскиваетъ на даваемые имъ задатки, обезпеченные къ тому же всѣмъ имуществомъ бакинцевъ, не только не являются благодѣяніемъ, а служатъ лишь для маскировки грубо-сплетенныхъ сложныхъ операцій. Послѣднія должны составить предметъ вниманія юристовъ, которые, вѣроятно, и не откажутся намъ отвѣтить, можно ли считать подобные договоры, въ которыхъ одна сторона имѣетъ лишь права, а другая одни лишь обязательства, дѣйствительными и обязательными.

По настоящее время Ротшильдъ вошелъ изъ 156 бакинскихъ заводовъ въ контрактныя отношенія, на основаніяхъ вышеуказанныхъ, съ 52-мя заводами, которые однако, по количеству отправокъ въ вагонахъ Закавказской дороги, составляютъ 50%, а по количеству имѣющихся у нихъ собственныхъ вагоновъ—68%.

Въ настоящее время остаются самостоятельными лишь слѣдующія крупныя нефтепромышленныя фирмы, съ правомъ, въ зависимости отъ числа рейсовъ вагоновъ, на вагоны свои и дороги въ количествѣ:

Красильниковъ.	отъ	50	до	60	ваг.
Арафеловъ *)	»	200	»	240	»
Дембо и Коганъ	»	50	»	60	»
Бакинское нефт. общество. .	»	40	»	50	»
Дочаръ	»	25	»	—	»
Манафовъ	»	65	»	75	»

*) У него договоръ съ Ротшильдомъ, но лишь до 1 августа текущаго года.

Мартиросовъ	отъ	50	до	60 ваг.
Товарищество Нобель . . .	»	460	»	560 »
Цатуровъ	»	50	»	— »
Шибаевъ	»	250	»	315 »
Эльрихъ	»	65	»	70 »
	отъ	1,315	до	1,490 ваг.

Другія, мелкія, или производятъ продажу керосина повагонно, или сдаютъ другимъ батумскимъ экспортерамъ.

Изъ общаго числа 3,832 вагоновъ, вышедшихъ изъ Баку въ декабрѣ 1888 года, Ротшильдъ былъ получателемъ въ Батумѣ 1,800 вагоновъ коммиссіоннаго керосина. Изъ 880 тысячъ жестянокъ, дѣлаемыхъ въ Батумѣ ежемѣсячно, до 500 тыс. составили производство его мѣстнаго завода. При всемъ томъ, однако, Ротшильдъ не ведетъ самъ продажи керосина за границей, а **передаетъ ее по большей части** за извѣстный процентъ особымъ самостоятельнымъ торговымъ синдикатамъ или компаніямъ (въ Германіи, Италіи и Швейцаріи, напр. чрезъ Венгерское Кредитное Общество, которое продаетъ русскій керосинъ подъ ротшильдовской маркой), что и можетъ служить прямымъ указаніемъ совершенно излишняго его посредничества въ русскомъ нефтяномъ дѣлѣ, лишь служащаго средостѣніемъ, къ значительному вреду для нашей промышленности, между русскими производителями и заграничными потребителями нефтяныхъ товаровъ. и которое уже никакъ нельзя считать за организацію заграничной торговли.

VII.

Все вышеприведенное показываетъ, что огромныя богатства, которыми мы располагаемъ въ нефти, при современномъ положеніи дѣла и недостаточной съ нашей стороны предпріимчивости, не послужили намъ въ особенную пользу, и хотя нефтяной экспортъ прошлаго года достигъ 25 милл. пудовъ освѣтительнаго масла (котораго выработано всего 50 милл. пудовъ), тѣмъ не менѣе, какъ эта значительная цыфра, такъ равно и увеличеніе добычи на 100 слишкомъ милл. пудовъ за 6 послѣднихъ лѣтъ, совсѣмъ не служатъ доказательствомъ цѣлесообразной организаціи нашего нефтянаго дѣла въ Баку.

Напротивъ того, всѣ его отрасли, не смотря на нѣкоторые

скорѣе внѣшніе успѣхи въ производствѣ, оказываются далеко не въ нормальномъ положеніи, благодаря чему и главнымъ образомъ неустойчивости фундамента нефтяной промышленности—добывнаго промысла, она развивается скачками, безъ всякой правильности, а самая утилизація нефти оставляетъ желать многаго. Ежегодное колебаніе цѣны нефти, притомъ и безъ того низкой, отъ $2^1/_2$ до 4 коп., съ доставкою ея на заводы, изъ года въ годъ подготовляетъ полное разореніе самостоятельныхъ нефтедобывателей, ставя этихъ послѣднихъ, **при дальнѣйшемъ промедленіи въ осуществленіи Закавказскаго нефтепровода, въ неизбѣжную необходимость ликвидировать свои хозяйства.**

Съ другой стороны, полное отсутствіе кредита въ Баку и неупорядоченность Закавказской дороги отдали почти все заводское производство въ руки Ротшильдовъ, которые неизбѣжно и сдѣлаются единственными хозяевами нефтянаго экспорта, всѣхъ его выгодъ, если правительство съ своей стороны не обратитъ должнаго вниманія на **вредное направленіе** ихъ дѣятельности, наносящее существенный ущербъ кореннымъ производителямъ.

На этомъ основаніи, I) общимъ, необходимымъ и незамѣнимымъ средствомъ для урегулированія всего русскаго нефтянаго дѣла должно считать, попрежнему, признанный за таковое правительствомъ Закавказскій нефтепроводъ. Создавая условія, болѣе благопріятныя для добычи нефти по всему Закавказью, не говоря уже объ Апшеронскомъ полуостровѣ, онъ тѣмъ самымъ обезпечитъ будущее всей нефтяной промышленности; сдѣлаетъ необходимой болѣе полную утилизацію той части нефти болѣе дорогой, которая поступитъ на черноморскіе заводы для удовлетворенія будущихъ требованій нефтянаго экспорта, все возростающихъ изъ-году въ годъ; послужитъ надежнѣйшимъ средствомъ въ борьбѣ съ Америкой; увеличитъ цѣнность самаго экспорта и, открывая возможность каждому желающему постройкой завода въ Батумѣ стать въ непосредственныя отношенія къ заграничнымъ потребностямъ, воспрепятствуетъ, при конкуренціи капиталовъ, возникновенію какой-либо монополіи *).

Для того же, чтобы II) облегчить въ свою очередь возможность

*) Всѣ указанныя послѣдствія сооруженія нефтепровода получили наилучшую оцѣнку въ коммиссіи, работавшей въ 1885 году при горномъ департаментѣ подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника Кулибина, съ участіемъ въ ней многихъ авторитетовъ—и между ними нынѣшняго Министра Финансовъ И. А. Вышнеградскаго.

бакинскимъ керосинопромышленникамъ эмансипироваться въ дѣлѣ заграничной торговли отъ совершенно излишнихъ посредниковъ и главнымъ образомъ отъ Ротшильдовъ, необходимо, прежде всего:

а) упорядочить во всѣхъ отношеніяхъ Закавказскую желѣзную дорогу, для чего немедленно пріостановить выдачу дальнѣйшихъ разрѣшеній ставить на нее наливные вагоны частными лицами, объявивъ потерявшими силу такія конвенціи, по которымъ въ теченіе года условленнаго количества вагоновъ поставлено не было, а затѣмъ привести имѣющійся на ней нынѣ подвижной составъ въ соотвѣтствіе съ другими средствами дороги, дабы послѣдняя могла перевозить до 50 милл. пудовъ нефтяныхъ товаровъ *), значительно увеличивъ вмѣстѣ съ тѣмъ средства храненія дороги въ Батумѣ;

б) придавая весьма большое значеніе увеличенію перевозочныхъ средствъ на морѣ, нынѣ недостаточныхъ, и дабы облегчить пріобрѣтеніе судовъ русскимъ предпринимателямъ, которымъ иначе таковыя суда будутъ обходиться дороже чѣмъ иностранцамъ, этимъ путемъ увеличивая наши выгоды въ нефтяномъ экспортѣ, признать полезнымъ снятіе пошлины съ судовъ водоизмѣщеніемъ свыше 3,000 тоннъ, у насъ не строящихся вовсе, и оказать другія возможныя поощренія такимъ предпринимателямъ;

в) за невозможностью нынѣ устроить синдикатъ бакинскихъ заводчиковъ для заграничной продажи нефтяныхъ товаровъ, въ виду обязательныхъ на 5 лѣтъ отношеній многихъ изъ нихъ къ Ротшильдамъ, необходимо организовать дѣло помощи Батумскимъ отдѣленіемъ Государственнаго Банка такимъ бакинскимъ заводамъ, которые пожелали бы продавать таковой керосинъ въ Батумѣ, а не въ Баку, либо заниматься экспортомъ самостоятельно. Въ первомъ случаѣ съ этою цѣлью было бы желательно и достаточно, чтобы это отдѣленіе выдавало вообще подъ товаръ въ Батумѣ ссуды въ размѣрѣ 50% стоимости керосина въ Баку; приэтомъ и уплата фрахта по Закавказской желѣзной дорогѣ должна быть отсрочиваема до 6 мѣсяцевъ, согласно съ особымъ представленіемъ правленія Закавказской дороги въ департаментъ желѣзныхъ дорогъ отъ 21 октября 1888 г., въ которомъ содержатся детальныя условія для такой разсрочки уплаты.

Однако, такая помощь, вполнѣ достаточная для продажи керосина

*) Считаю необходимымъ довести до вашего свѣдѣнія, что нынѣшній Министръ Путей Сообщенія уже далъ для этой цѣли широкія полномочія строителю Сурамскаго тоннеля д. с. с. Рыдзевскому.

въ Батумѣ, была бы еще недостаточна для заводчиковъ, желающихъ отправлять свой товаръ за собственный счетъ на заграничные рынки, на слѣдующемъ простомъ основаніи: въ моментъ погрузки керосина въ наливные пароходы они вынуждены были бы не только возвратить Государственному Банку ссуду, но и оплатить желѣзнодорожный фрахтъ, уплативъ впередъ и извѣстную часть морскаго фрахта.

Дабы облегчить ихъ въ этомъ отношеніи, сохраняя, однако, интересы Государственнаго Банка, заводскія фирмы, могли бы получить отъ Банка новую усиленную ссуду съ погашеніемъ старой, но обезпечить таковую передачею отдѣленію подлиннаго коносамента съ приложеніемъ страховыхъ квитанцій, причемъ въ коносаментахъ должно быть обозначено, что на товаръ наложенъ платежъ въ суммѣ выданной ссуды; Батумское отдѣленіе Государственнаго Банка этотъ коносаментъ пересылаетъ въ портъ назначенія своему корреспонденту-банкиру, каковой документъ и вручается агенту владѣльца товара лишь по полученіи отъ него наложеннаго платежа съ уплатой также курсовыхъ разницъ;

г) пріостановиться предположеннымъ увеличеніемъ тарифа съ 16 до 18 коп. по Закавказской дорогѣ, въ виду того, что такой увеличенный тарифъ въ данный моментъ, при настоящихъ условіяхъ экспорта, палъ бы всецѣло на заводчиковъ, а не на экспортеровъ, какъ это предполагалось,—признавая, однако, такое возвышеніе возможнымъ при болѣе нормальномъ положеніи нефтянаго дѣла;

д) въ виду односторонности заключенныхъ Ротшильдомъ съ бакинцами контрактовъ на коммиссіонную продажу керосина, а между тѣмъ связанныхъ съ запретомъ на все имущество заводчиковъ,—односторонности, признаваемой многими юристами основаніемъ къ расторженію таковыхъ условій *), и въ виду того, что фактическимъ, однако, къ тому препятствіемъ въ дѣйствительности могутъ служить закладныя, совершаемыя особо, ходатайствовать передъ Министромъ Финансовъ объ оказаніи возможной въ этомъ случаѣ помощи заводчикамъ, для ихъ освобожденія отъ тягостной зависимости, съ сообщеніемъ вмѣстѣ съ тѣмъ Министру Юстиціи содержанія названныхъ контрактовъ;

е) признавая дѣятельность иностранцевъ-производителей во-

*) Въ настоящій моментъ одна изъ бакинскихъ фирмъ уже ведетъ такой процессъ.

обще, а не коммиссіонеровъ, скупающихъ товаръ, въ русскомъ нефтяномъ дѣлѣ существенно полезною, какъ то всего лучше показала дѣятельность Товарищества Нобель, не распространять на таковыхъ какихъ-либо ограничительныхъ мѣръ по пріобрѣтенію нефтеносныхъ земель на Апшеронскомъ полуостровѣ, а также оставить для нихъ свободными поиски нефти въ другихъ мѣстностяхъ Закавказья;

ж) въ виду же особенно неустойчиваго положенія владѣльцевъ промысловъ въ Баку, которое будетъ несомнѣнно продолжаться до открытія дѣйствія Закавказскаго нефтепровода, и общаго вреднаго и опаснаго для русской нефтяной промышленности направленія дѣятельности Ротшильдовъ и, въ частности, стремленія ихъ скупать нефтеносныя земли, ходатайствовать о воспрещеніи пріобрѣтать Каспійско-Черноморскому обществу таковыя въ теченіе ближайшихъ пяти лѣтъ;

III. О постановленіяхъ нашего Общества по этимъ предметамъ довести до свѣдѣнія Министровъ: Государственныхъ Имуществъ, Финансовъ, Путей Сообщенія и Государственнаго Контролера *).

Предложеніемъ настоящихъ мѣръ я считаю задачу, на меня возложенную Обществомъ, оконченною.

---

*) Въ виду предстоявшаго моего доклада я спрашивалъ предсѣдателя Бакинскаго биржеваго комитета, можетъ ли быть извѣстная организація кредита противупоставлена Ротшильдовскимъ задаткамъ, и получилъ отъ него слѣдующую отвѣтную телеграмму: «Ожидаемое вскорѣ увеличеніе наливныхъ перевозочныхъ средствъ по Черному морю должно устранить существующее стѣсненіе въ экспортѣ керосина чрезъ Батумъ; между тѣмъ, на ряду съ этимъ, нефтепромышленности грозитъ, **благодаря отсутствію широкаго кредита**, неизбѣжный переходъ въ нежелательныя руки. Въ этихъ видахъ биржевой комитетъ, озабоченный изысканіемъ возможности освобожденія нефтянаго дѣла отъ все болѣе насѣдающей опеки иностранцевъ (конечно рѣчь идетъ о скупщикахъ, а не производителяхъ какъ, Товарищество бр. Нобель и другіе), намѣренъ просить Правительство объ открытіи здѣшнимъ нефтепромышленникамъ увеличеннаго кредита въ Государственномъ Банкѣ, хотя бы подъ залогъ нефтяныхъ продуктовъ и предметовъ нефтепромышленности. Поэтому, изъявляя полное сочувствіе цѣли вашего доклада, прошу васъ не оставить неослабнымъ содѣйствіемъ своимъ успѣшному разрѣшенію даннаго ходатайства».

ПРИЛОЖЕНІЯ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

I.

Цѣны нефти на мѣстахъ добычи съ 1883—1889 гг.

			Коп. за пудъ.
Въ 1883 г.	Январь—мартъ . . .		2
» »	Апрѣль—іюль . . .		1—1 1/2—1 3/4—2
» »	Августъ—ноябрь (фонтаны «Дружбы» и Нобеля)		1/2—1 1/2
Въ 1884 г.	Февраль—мартъ. . .		1—1 1/2—1 3/4
» »	Апрѣль—май		1 3/4—2
» »	Іюнь.		3 1/2
» »	Іюль—августъ . . .		4
» »	Сентябрь		3 1/2—4
» »	Октябрь—декабрь . .		2 1/4—2 1/2
» 1885 г.	Январь		2—2 1/2
» »	Февраль		3 1/2
» »	Мартъ—апрѣль . . .		4
» »	Май—іюнь		3—4
» »	Іюль.		4
» »	Сентябрь		2 1/2
» »	Октябрь—декабрь . .		2—1
» 1886 г.	продано по цѣнамъ отъ 7/8 до 4 к. 49 милл. пуд. на сумму одинъ милл. р., что соотвѣтствуетъ **2,04** к. за пудъ.		
Въ 1887 г.	Январь, февраль, мартъ		1—1 1/4
» »	Апрѣль		2
» »	Май (фонтанъ Маркова)		1—1 1/2
» »	Іюнь и іюль		2—2 1/2—3
» »	Августъ (фонтанъ Горнаго Товарищества) .		1/2
» »	Конецъ сентября и октября		1 1/4—2 1/2
» »	Ноябрь и декабрь . .		1

Въ 1888 г. **съ доставкой на заводъ,**
по офиціальному прейскуранту бакинской биржи,

Съ января по сентябрь	2—2½
Въ сентябрѣ	2⅝
Фонтанная изъ № 14 Каспійскаго Товарищества	1—1½
Въ октябрѣ	2¾—3
Фонтанъ Бенкендорфа въ началѣ пріостановилъ дальнѣйшее повышеніе цѣнъ.	
Въ ноябрѣ	2—2½—3—3½
» декабрѣ	2½—3
На лѣтній періодъ нынѣшняго 1889 г. сдѣланы продажи по	3½ и 4

въ декабрѣ 1888 г.; продержится ли эта цѣна *), будетъ зависѣть отъ болѣе или менѣе бурныхъ фонтановъ.

Въ послѣднее время замѣтно стремленіе къ устройству новыхъ нефтехранилищъ, для сбереженія нефти во время зимы, т. е. во время меньшаго расхода ея. Теперь уже случаевъ оставленія нефти на продолжительный срокъ въ открытыхъ озерахъ почти не бываетъ. Товарищество Шибаевъ и К° приступаетъ къ постройкѣ каменнаго, на одинъ милліонъ пудовъ, амбара.

Товарищество бр. Нобель приступило къ постройкѣ третьяго земляного крытаго амбара, емкостью слишкомъ на 2½ милліона. Съ окончаніемъ послѣдняго, товарищество на промыслахъ будетъ имѣть помѣщенія для нефти на 7 милл. пуд.

---

*) По самымъ новѣйшимъ свѣдѣніямъ, она **уже понизилась до 2½ коп.**

II.

Стоимость нефти самому нефтедобывателю въ копѣйкахъ на пудъ.

При	суточной	добычѣ	въ	500	пудовъ	5,75	коп.
»	»	»	»	1,000	»	3,25	»
»	»	»	»	1,500	»	2,40	»
»	»	»	»	2,000	»	2,00	»
»	»	»	»	2,500	»	1,75	»
»	»	»	»	3,000	»	1,58	»
»	»	»	»	4,000	»	1,38	»
»	»	»	»	5,000	»	1,25	»
»	»	»	»	7,500	»	1,08	»
»	»	»	»	10,000	»	1,00	»

Стоимость буровой скважины глубиной 100 саж. принята въ 15,000 р.; погашеніе ея разсчитано въ 5 лѣтъ при 7% на капиталъ. Это составитъ ежегоднаго расхода 3,650, или **10 руб.** въ сутки.

Расходы по выкачиванію нефти, включая погашеніе употребляемыхъ съ этой цѣлью паровыхъ машинъ, котловъ и другихъ механизмовъ, равны въ среднемъ 450 р. въ мѣсяцъ, или **15 руб.** въ сутки.

Арендная плата съ пуда добытой нефти или погашеніе расходовъ по пріобрѣтенію нефтеносной земли отъ **$^1/_2$—1 коп.**, или въ среднемъ $^3/_4$ коп.

III.

Добыча нефти, а также вывозъ керосина и остатковъ изъ Баку въ оба пути моремъ и по Закавказской жел. дор. вмѣстѣ.

Года.	Добыто нефти.	Поступило на заводы.	Керосина.	Въ процентахъ къ нефти, поступившей на заводы.	Остатковъ.	Въ процентахъ къ нефти, поступившей на заводы.
	Милл. пуд.	Милл. пуд.	Пудовъ.		Пудовъ.	
1884	89	78	21,721,971	27 проц.	28,541,847	36 проц.
1885	115	105	27,422,694	27 »	32,815,744	31 »
1886	123,5	110	32,453,493	30 »	35,600,000	33 »
1887	165	142	42,450,000	30 »	39,600,000	29 »
1888	170 *)	160	48,000,000	30 »	55,000,000	34 »

Разница между добытой нефтью и поступившей на заводы составляетъ, за исключеніемъ 5,000,000 пуд. приблизительно расходуемыхъ на промыслахъ и вывозимыхъ моремъ, **потерю при фонтанахъ.**

*) Бакинскіе заводчики, подавшіе записку правительству осенью минувшаго года, опредѣляютъ ее въ **200 милл. пуд.** Столь же неправильно показанъ ими въ той же запискѣ выходъ керосина въ 40%.

IV.

Годовой оборотъ нефти, добытой въ 1886 году.

Добыто нефти 123.500,000 пуд. *), изъ коихъ, за вычетомъ вывоза ея въ сыромъ видѣ моремъ 2.650,000 пуд., потребленія на промыслахъ около 2.000,000 пуд., потерь при фонтанахъ,—**поступило на заводы** 110.500,000 пуд.

Изъ этого количества ея послѣ переработки на заводахъ вывезено изъ Баку:

1) Керосина: моремъ . . .	18.500,000 пуд.		
по Закавказской желѣзн. дорогѣ.	13.900,000 »		33.000,000 п.
мѣстное потребленіе вмѣстѣ съ вывозомъ въ Персію около. . .	600,000 »		
2) Нефтяныхъ остатковъ: моремъ	34.500,000 »		35.700,000 »
по Закавказской желѣзн. дорогѣ.	1.200,000 »		
3) Смазочныхъ маслъ: моремъ. . . .	680,000 пуд.		1.700,000 »
по Закавказской желѣзн. дорогѣ.	1.020,000 »		
на что израсходовано вмѣстѣ съ топливомъ и потерями остатковъ.			6.800,000 »
Потреблено судами, плавающими въ Каспійскомъ морѣ, отъ 4—до 5 милл. пуд. . . .			4.500,000 »
Итого доступныхъ учету продуктовъ получено.			80.000,000 п.

Мѣстный расходъ (куда входятъ потери легкихъ частей нефти, топливо на заводахъ, потери при перегонкѣ и очисткѣ керосина, а также остатки, истребляемые за ненадобностію) . . . **30.500,000 п.**

Если признать полезный расходъ топлива на производство керосина въ 10%, а потерю при перегонкѣ и очисткѣ въ 5% онаго, то цыфру въ 30.500,000 слѣдуетъ уменьшить на 5.000,000 п.

Слѣдовательно, **недочетъ хозяйства** въ остаткахъ и въ бензинѣ составитъ для 1886 г. (независимо потери при фонтанахъ). . . . . **25.000,000 п.**

Къ этой цыфрѣ надо прибавить еще потерю при фонтанахъ отъ **7-ми до 15 милл.** пудовъ.

*) Управляющій горной частью на Кавказѣ считаетъ, что дѣйствительную добычу нефти въ 1886 г. слѣдуетъ принять въ 140—150 милл. пуд., каковая и показана въ таблицахъ. Потери фонтанной нефти и въ этомъ году онъ считаетъ весьма значительными.

V.

Годовой оборотъ нефти за 1887-й годъ.

Добыто нефти 165.000,000 пуд., изъ копхъ, за вычетомъ вывоза ея въ сыромъ видѣ моремъ и по желѣзной дорогѣ 3.500,000 п., потребленія на промыслахъ 2.600,000 пуд., потерь при фонтанахъ,— **поступило на заводы** 138.500.000 пуд.

Изъ этого количества ея послѣ переработки на заводахъ **вывезено** изъ Баку:

1) Керосина: моремъ	24.436,000	42.800,000 п.
по Закавказской желѣзной дорогѣ. . .	17.674,000	
мѣстное потребленіе вмѣстѣ съ вывозомъ въ Персію	690,000	
2) Нефтяныхъ остатковъ: моремъ	38.100,000	39.600,000 п.
по Закавказской ж. д. . .	1.500,000	
3) Смазочныхъ маслъ: моремъ	990,000 п.	2.425,000 п.
по Закавказ. ж. д.	1.435,000 »	
на что израсходовано вмѣстѣ съ топливомъ и потерями остатковъ.		9.700,000 »
Потреблено судами, плавающими въ Каспійскомъ морѣ		6.000,000 »
Итого доступныхъ учету продуктовъ получено		98.100,000 »
Мѣстный расходъ (куда входятъ потери легкихъ частей нефти, топливо на заводахъ, потери при перегонкѣ и очисткѣ керосина, а также остатки, истребляемые за ненадобностью).		40.400,000 »

Если признать полезный расходъ топлива на производство керосина въ 10%, а потерю при перегонкѣ и очисткѣ въ 5% онаго, то цыфру въ 40.400,000 п. слѣдуетъ уменьшить на 6.400,000 п.

Слѣдовательно, **недочетъ хозяйства** въ остаткахъ и въ бензинѣ составитъ для 1887 г. (независимо потери при фонтанахъ) **34.000,000**

Къ этой цыфрѣ надо прибавить еще потерю при фонтанахъ въ **20.400,000** пуд.

За **1888-й** годъ точныхъ данныхъ еще не имѣется, хотя безъ особенныхъ погрѣшностей можно принять добычу въ 170 мил. пуд., потерю при фонтанахъ **въ 5 мил. пуд.**, количество нефти поступившей на заводы въ 160 мил. пуд., количество керосина, вывезеннаго

изъ Баку—около 48 мил. пуд., нефтяныхъ остатковъ — 55 мил. пуд., что, при расходѣ на производство маслъ и керосина въ 20 мил. пуд. и Каспійскій флотъ въ 7 мил. пуд., **составитъ все же недочетъ въ 30 мил. пуд.**, нѣсколько меньшій нежели въ 1887 г. Потери при фонтанахъ значительно менѣе, нежели въ предшествовавшіе годы. Моремъ вывезено нефти около 5 мил. пудовъ.

VI.

Возможная производительность керосиновыхъ заводовъ по годамъ и мѣсяцамъ (по официальнымъ даннымъ).

Въ	1884 г.	36.000,000 пуд.
»	1885 »	45.000,000 »
Въ началѣ	1886 »	53.000,000 »

Затѣмъ, согласно съ данными Комитета по разверсткѣ вагоновъ въ 1886 г., эта производительность *) по мѣсяцамъ возрастала слѣдующимъ образомъ:

Число заводовъ въ Баку.

Въ 1886 г.			Милл. пуд.
Къ 1 іюня	100	съ производ. въ	68,5
» іюля	101	» »	72,8
» августа .	103	» »	76,6
» сентября.	105	» »	77,9
» октября .	105	» »	78,5
ноября . .	105	» »	78,7
» декабря .	112	» »	82,7

Съ 1 января 1887 г. принимается въ расчетъ производительность лишь по всѣмъ средствамъ заводовъ, т. е. не только въ отношеніи перегонныхъ кубовъ, но очистителей и другихъ приспособленій; вслѣдствіе этого въ 1887 г. производительность показана нѣсколько меньшей въ началѣ. (Ее слѣдуетъ считать все же значительно преувеличенной).

Въ 1887 г.			Милл. пуд.
Къ 1 февраля.	120	съ производ. въ	79,1
» марта. . .	121	» »	81,2
» апрѣля .	125	» »	93,3
» мая	130	» »	96,8
» іюня. . . .	131	» »	101.
» іюля. . . .	139	» »	108,3
» августа.	144	» »	111,3
» сентября	145	» »	116,
» октября.	148 **)	» »	123,2

Къ 1 апрѣля 1888 г., каковую производительность слѣдуетъ считать и къ 1 января 1889 г.,—156 заводовъ съ производительностью около 140 милл. пудовъ.

	Дѣйствительно выработанное количество.	По отношенію къ производительности заводовъ.	Составитъ.
Въ 1884 г.	21,7 милл. пуд.	36 милл. пуд.	61%
» 1885 »	27,4 »	45 »	51 »
» 1886 »	33, »	80 »	41 »
» 1887 »	42,8 »	123,2 »	34 »
» 1888 »	48, »	она не превыситъ во всякомъ случаѣ	40 »

*) До 1 января 1887 г. производительность опредѣлялась лишь въ зависимости отъ емкости перегонныхъ кубовъ, способа ихъ отопленія и системы перегонки, при расчетѣ выхода керосина въ 30%, нагрузкѣ кубовъ 0,8 его емкости и при годовой работѣ завода въ 300 дней.

**) Состоялось распоряженіе о распредѣленіи вагоновъ одинъ разъ въ годъ, 1 апрѣля, съ тѣмъ, чтобы новыхъ разверстокъ до тѣхъ поръ не производить

При оцѣнкѣ данныхъ этого приложенія слѣдуетъ имѣть въ виду, что сдѣланныя затраты на расширеніе перегонныхъ средствъ заводовъ непроизводительны въ предѣлахъ трехъ - пяти лѣтъ, такъ какъ по истеченіи этого времени перегонные кубы требуютъ замѣны ихъ новыми, когда и можетъ быть пущена въ ходъ запасная производительность, если только къ тому времени современные способы перегонки не окажутся почему-либо невыгодными.

VII.

О разложеніи нефти при нагрѣваніи (ст. проф. К. И. Лисенко) *).

Г-нъ Жерве, въ Горн. Журн. № 2 за 1887 годъ справедливо заключаетъ, что: 1) нефть при продолжительномъ нагрѣваніи разлагается, и 2) что перегонка съ разложеніемъ врядъ ли можетъ имѣть техническое значеніе, такъ какъ она идетъ слишкомъ медленно.

Къ этимъ вполнѣ справедливымъ выводамъ считаю необходимымъ прибавить слѣдующее. По наблюденіямъ, произведеннымъ на одномъ изъ заводовъ въ С. Америкѣ видно, что, по мѣрѣ возвышенія температуры перегоняемой нефти съ 70° до 360° Ц., уд. вѣсъ перегона также возростаетъ отъ 0,627 до 0,827, какъ это и должно быть. Но при дальнѣйшемъ нагрѣваніи съ повышеніемъ температуры жидкости до 400°, уд. вѣсъ перегона падаетъ до 0,782, затѣмъ опять возвышается. Подобное же явленіе было замѣчено управляющимъ заводомъ Бакинскаго нефтянаго общества А. С. Дорошенко, который нашелъ, что при перегонкѣ бакинской нефти при температурѣ (если не ошибаюсь) около 270° происходитъ пониженіе уд. вѣса перегона, но повидимому оно продолжается недолго. Послѣдній фактъ показываетъ, что при перегонкѣ бакинской нефти, даже при невысокой сравнительно температурѣ, нѣкоторыя составныя части ея разлагаются. Это согласуется и съ тѣмъ, что въ Баку въ перегонныхъ кубахъ, на внутреннихъ стѣнкахъ ихъ, всегда осаждается коксовый осадокъ (накипь), который отъ времени до времени (отъ 17 до 30 дней) необходимо счищать зубиломъ, во избѣжаніе прогоранія куба. **Эти давно извѣстные факты оставлялись всѣми безъ вниманія до появленія, года $1^{1}/_{2}$ тому назадъ, привилегіи г. Алексѣева.** Способъ его состоитъ въ перегонкѣ нефти съ разложеніемъ, но въ атмосферѣ свѣтильнаго газа, роль котораго въ этомъ процессѣ не выяснена. Вслѣдствіе сего, въ прошломъ году, въ лабораторіи горнаго института, г. Розенбладтъ, по моей просьбѣ, занялся перегонкой нефтяныхъ остатковъ при условіяхъ болѣе благо-

*) Горный Журналъ 1887 г. № 5.

пріятныхъ для ихъ разложенія, но безъ введенія въ перегоночный аппаратъ свѣтильнаго газа.

При перегонкѣ остатковъ этимъ путемъ получено изъ **нихъ 64% перегона съ уд. вѣс. 0,805**; 30% перегона уд. вѣса около 0,860 и около 4% углистаго остатка. Перегонъ уд. вѣса 0,860 при охлажденіи выдѣляетъ твердые углеводороды. Подобные же продукты разложенія получаются и изъ смазочнаго масла, при нагрѣваніи его до 500°.

Дробная перегонка легкаго дистиллата 0,805 дала:

Погона отъ	—	до 110°	—	уд.	вѣса	= 0,703	—	10%
»	»	110 » 135°	—	»	»	= 0,756	—	10 »
»	»	135 » 175°	—	»	»	= 0,786	—	10 »
»	»	175 » 225°	—	»	»	= 0,813	—	20 »
»	»	225 » 235°	—	»	»	= 0,828	—	10 »
»	»	235 » 295°	—	»	»	= 0,849	—	10 »
»	»	295 » 305°	—	»	»	= 0,857	—	10 »
		Остатокъ	—	»	»	= 0,867	—	20 »

Погонъ уд. вѣса 0,805, послѣ очистки сѣрной кислотой и щелочью, сохраняетъ желтоватый цвѣтъ и нѣсколько пригорѣлый запахъ, но **чрезъ вторичную перегонку** изъ него получается превосходное свѣтильное масло, не желтѣющее (т. е. не осмаливающееся) при стояніи на воздухѣ.

Такимъ образомъ, вопросъ о разложеніи тяжелыхъ составныхъ частей нефти на болѣе легкія, съ цѣлью полученія изъ нихъ свѣтильнаго масла, можно считать теоретически рѣшеннымъ, но практическое его рѣшеніе должно быть предоставлено будущему. Разложеніе нефти требуетъ замедленія перегонки, а слѣдовательно и уменьшенія суточной производительности куба по крайней мѣрѣ въ 20 разъ; очистка полученныхъ погоновъ требуетъ большаго расхода на кислоту и щелочь; наконецъ, повидимому, необходима будетъ еще вторая перегонка уже очищеннаго продукта. Все это несомнѣнно вызоветъ удорожаніе продукта, а между тѣмъ теперь въ Баку, вслѣдствіе обилія и дешевизны сырой нефти (отъ 1¼ до 2 коп. пудъ), **заводы стараются выдѣлывать свѣтильное масло, обходящееся имъ отъ 12 до 14 коп. пудъ.**

Но, спрашивается, какъ же американцы ведутъ перегонку нефти съ разложеніемъ и, какъ утверждаетъ Редвудъ (Dingl., журн. стр. 262, № 12), благодаря этому, получаютъ изъ пенсильванской нефти 70% свѣтильнаго масла, а не 30%, какъ въ Баку? На это Энглеръ (см. тамъ же) замѣчаетъ, что содержаніе въ пенсильванской нефти углеводородовъ отъ 150° до 300° почти одинаково съ содержаніемъ ихъ въ нефти балаханской, но что, **благодаря тому обстоятельству, что въ пенсильванской нефти углеводороды, кипящіе**

выше 300°, имѣютъ уд. вѣсъ меньшій, чѣмъ получаемые изъ нефти балаханской, американцы вводятъ въ свой керосинъ болѣе соляровыхъ маслъ, компенсируя ихъ вліяніе большей примѣсью бензиновъ. Дѣйствительно, по опредѣленію того же Энглера, бакинскій и американскій керосины содержатъ углеводородовъ, кипящихъ:

	До 150°. Бензины.	Отъ 150° до 300°. Собств.свѣт.масла.	Выше 300°. Соляр. масла.
Кавказскій керосинъ	8%	86,6%	5,4%
Американскій керосинъ. . . .	16.9%	57,1%	26%

Потому, мнѣ кажется, правильнѣе будетъ согласиться съ Энглеромъ, что американцы обязаны большимъ выходомъ свѣтильнаго масла **изъ своей нефти ея составу, а не особенному способу перегонки.** Что нефть у американцевъ при перегонкѣ частью разлагается, это возможно; но это разложеніе, вѣроятно, продолжается недолго (какъ при перегонкѣ и бакинской нефти) и существеннаго вліянія на выходъ свѣтильнаго масла не оказываетъ. Замѣтимъ, что распространяющаяся все болѣе и болѣе въ Баку перегонка нефти съ продувкой паромъ должна препятствовать разложенію нефти, такъ какъ при ней отгонка всего керосина изъ нефти оканчивается при сравнительно болѣе низкой температурѣ.

VIII.

Сурамскій перевалъ.

27 декабря 1882 г. въ Бакинскомъ отдѣленіи Техническаго общества д. чл. инж. Н. И. Карапетовъ сдѣлалъ слѣдующее сообщеніе о провозоспособности Сурамскаго перевала, которое здѣсь приводится въ извлеченіи.

Въ виду ближайшаго открытія баку-тифлисскаго участка Закавказской желѣзной дороги, неоднократно высказывались опасенія, какъ въ печати, такъ и въ нашемъ отдѣленіи Техническаго общества относительно прозовоспособности Закавказской желѣзной дороги, причемъ главнымъ тормазомъ считали Сурамскій перевалъ. Такъ какъ эти опасенія, чѣмъ дальше, тѣмъ болѣе дѣлаются преувеличенными, то я счелъ своимъ долгомъ, **какъ близко знакомый съ Сурамскимъ переваломъ и его провозоспособностью,** сдѣлать здѣсь краткое сообщеніе, чтобы подѣлиться съ своими сочленами свѣдѣніями касательно настоящаго положенія дѣла. Быть можетъ, тѣ факты, которые будутъ приведены мною, послужатъ средствомъ къ разрѣшенію нѣкоторыхъ вопросовъ, возбужденныхъ здѣсь по этому поводу. Таковы, напр., вопросы о разрѣшеніи частнымъ предпринимателямъ ставить свои наливные вагоны по недостаточности ихъ у общества жел. дороги, или же ходатайство о пріобрѣтеніи

такихъ вагоновъ самимъ обществомъ, проведеніе втораго пути чрезъ Сурамскій перевалъ, проведеніе тамъ нефте- и керосинопроводовъ и т. д.,—много такихъ вопросовъ.

Подъемъ на перевалѣ начинается отъ станціи Сурамъ и идетъ до Пони (6 верстъ), а оттуда спускъ къ Бежатубани (9 верстъ), при величинѣ уклона 0,045. Подъемъ грандіозный и чуть-ли не первый въ мірѣ, за исключеніемъ бразильской дороги Don Pedro (уклонъ 0,055) и дороги на гору Риги, гдѣ вмѣсто рельсовъ положены зубчатыя полосы и колеса у паровоза тоже зубчатыя. Очевидно, что передвиженіе грузовъ по такому крутому подъему и уклону не представляетъ такихъ удобствъ, какъ по ровнымъ дорогамъ. Но все-таки, благодаря цѣлому ряду улучшеній, смѣло можно сказать, что Сурамскій перевалъ далеко **не такъ страшенъ и перевозка чрезъ него далеко не такъ ничтожна, какъ объ этомъ пишутъ и думаютъ многіе.**

Правда, сначала, когда только-что открылся поти-тифлисскій участокъ, когда не было опытныхъ машинистовъ и паровозовъ Ферле, которые болѣе приспособлены къ такимъ подъемамъ и уклонамъ, не было достаточнаго количества тормазныхъ вагоновъ, перевозка шла дѣйствительно неуспѣшно. Бывали даже несчастные случаи, когда напр. катастрофа 12 октября 1872 г., когда товаропассажирскій поѣздъ съ 4 платформами слетѣлъ подъ насыпь.

Но это дѣло давно минувшихъ дней и теперь повториться не можетъ. Напротивъ, съ тѣхъ поръ на Сурамскомъ перевалѣ было гораздо меньше несчастныхъ случаевъ, чѣмъ на другихъ участкахъ, находящихся въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ. Сдѣланныя улучшенія заключаются во многихъ мѣрахъ, изъ коихъ главнѣйшая **введеніе двойной тяги.** Ея значеніе выясняется изъ слѣдующихъ данныхъ.

До 1873 г., когда не были еще введены паровозы Ферле, движеніе на перевалѣ велось обыкновенными шестиколесными товарными паровозами въ 36 тоннъ (въ нагруженномъ состояніи), и количество груза было весьма ничтожно. Число вагоновъ было 3—4. Послѣ катастрофы 1872 г. движеніе на нѣкоторое время было прекращено совсѣмъ; оно возстановилось съ пріобрѣтеніемъ паровозовъ Ферле, но шло все еще неуспѣшно, такъ какъ число вагоновъ не превышало 5, и вся перевозка ограничивалась поддержкою пассажирскаго сообщенія, а о грузахъ нечего было и думать. Съ 1876 г. послѣ долгихъ опытовъ, на перевалѣ введено движеніе двойной тяги, т. е. при подъемѣ, во главѣ поѣзда шелъ обыкновенный шестиколесный паровозъ, а въ хвостѣ поѣзда паровозъ Ферле—двѣнадцатиколесный; на спускѣ же—оба паровоза впереди поѣзда; число вагоновъ увеличилось съ 5 на 12. Съ увеличеніемъ числа паровозовъ Ферле, товарные обыкновенные устранены, оба паровоза стали ходить Ферле, а число вагоновъ увеличено до 14. Такимъ образомъ дорога вполнѣ обезпечила потребность перевозки, и съ

тѣхъ поръ не было еще ни одного случая, когда потребность эта превысила бы средства дороги, въ связи съ Сурамскимъ переваломъ. Напротивъ того, поти-тифлисскій участокъ ежегодно страдаетъ отъ недостатка грузовъ. Исключительные годы были въ послѣднюю войну, когда дорога должна была проявлять усиленную дѣятельность, и тогда размѣры движенія только соотвѣтствовали ея средствамъ. Тогда опытъ доказалъ, что будь количество подвижнаго состава еще болѣе, черезъ перевалъ смѣло можно бы пропускать **въ одинъ конецъ по 10 поѣздовъ ежедневно**, въ составѣ 14 вагоновъ. Дорога доказала, что движеніе по перевалу такъ же безопасно, какъ и на всякой другой дорогѣ.

Переходя затѣмъ къ расчетамъ о количествѣ грузовъ, возможныхъ къ пропуску черезъ этотъ участокъ, инженеръ Карапетовъ прежде всего указываетъ на всѣ тѣ факторы,-отъ которыхъ зависитъ вообще провозоспособность какой бы то ни было дороги,—на профиль ея, количество подвижнаго состава, время потребное для прохода поѣзда между двумя станціями, въ связи съ разстояніемъ между ними, климатическія условія. Но нѣкоторыя изъ этихъ препятствій сравнительно легко устранимы увеличеніемъ подвижнаго состава, устройствомъ промежуточныхъ станцій.

Главнымъ же тормазомъ для провозоспособности Закавказской дороги служатъ естественныя препятствія: крутые подъемы, уклоны и кривыя, по которымъ вслѣдствіе необходимости скорость должна быть незначительна, напр. для Сурамскаго перевала 12 верстъ въ часъ.

При такихъ условіяхъ уклонъ между станціями Пони и Бежатубань, 9 верстъ, поѣздъ проходитъ около часа, слѣдовательно въ сутки можно пропускать только 12 поѣздовъ въ одинъ конецъ, изъ которыхъ 2 составляютъ пассажирскій и товаро-пассажирскій, слѣдовательно для груза остается 10 поѣздовъ. Теперь, считая въ годъ 330 рабочихъ дней при постоянной успѣшной перевозкѣ черезъ перевалъ, можно перевезти 330×10×600×14=27.720,000 пудовъ, изъ коихъ черезъ перевалъ прошло лишь 6 милл. пудовъ въ 1882 г. (въ 1886 г.—26 милл.).

Если же откроется промежуточная станція между Пони и Бежатубань (Цица), **которая уже утверждена министерствомъ** (строить ее начали только черезъ 4 года), тогда число поѣздовъ. пропускаемыхъ черезъ перевалъ въ одинъ конецъ, можетъ быть 18; **и если предположить, что пройдетъ всего 16 поѣздовъ**, то и тогда получимъ, на основаніи вышепроизведеннаго расчета, что въ годъ чрезъ Сурамскій перевалъ можно будетъ перевезти 300×16×14×600=44.352,000 пудовъ.

IX.

Прошеніе бакинскихъ заводчиковъ отъ 15 сентября 1887 года на имя тайнаго совѣтника Салова.

Пользуясь пріѣздомъ вашего превосходительства въ нашъ отдаленный край для обзора Закавказской желѣзной дороги, развитіе перевозочныхъ средствъ которой такъ тѣсно связано съ нашими интересами, мы рѣшаемся просить обратить ваше благосклонное вниманіе **на то крайне затруднительное положеніе, въ которое неминуемо будетъ поставлена бакинская нефтяная промышленность, вслѣдствіе совершенной неприспособленности дороги къ перевозкѣ вагоновъ-цистернъ частныхъ лицъ** *).

Благодаря разрѣшенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ о допущеніи наливныхъ вагоновъ частныхъ лицъ къ обращенію на Закавказской желѣзной дорогѣ, то затруднительное положеніе, въ которомъ находилась наша нефтяная промышленность вслѣдствіе недостатка наливныхъ вагоновъ, принадлежащихъ самой дорогѣ, о чемъ наши представители заявляли Министерству Путей Сообщенія еще въ 1884 году, нынѣ отчасти облегчено.

Въ настоящее время правленіе общества уже заключило договоръ съ разными фирмами на поставку послѣдними на дорогу въ теченіе ближайшихъ двухъ лѣтъ **до 3,000 наливныхъ вагоновъ**, изъ коихъ еще въ текущемъ году и въ первые мѣсяцы будущаго года поступитъ на дорогу свыше **1,600 вагоновъ.**

Сверхъ того, разрѣшено министерствомъ къ заключенію договоровъ еще **на 1,400 вагоновъ**, такъ что въ теченіе ближайшихъ двухъ лѣтъ наливной вагонный паркъ частныхъ лицъ на Закавказской желѣзной дорогѣ будетъ состоять изъ 4,400 вагоновъ, стоимость которыхъ составитъ капиталъ въ 8 милліоновъ рублей, не считая стоимости керосинопровода чрезъ Сурамскій перевалъ, **который въ силу необходимости будетъ такъ или иначе проложенъ въ самомъ скоромъ времени, такъ какъ подготовительныя работы какъ въ техническомъ, такъ и въ хозяйственномъ отношеніи всѣ уже окончены.**

Если нефтепромышленники, основываясь на одобренномъ Министерствомъ Путей Сообщенія договорѣ, заключенномъ ими съ правленіемъ Закавказской желѣзной дороги, рѣшились затратить такой значительный капиталъ на постройку своихъ вагоновъ, **то они были вполнѣ убѣждены, что и со стороны общества дороги будутъ приняты соотвѣтственныя мѣры къ тому, чтобы**

*) Точнѣе было бы сказать—благодаря выданнымъ безъ всякаго расчета разрѣшеніямъ на постановку вагоновъ частными лицами.

капиталъ этотъ не оставался мертвымъ, а приносилъ бы соотвѣтственныя выгоды промышленности.

Къ крайнему же нашему сожалѣнію, мы считаемъ долгомъ заявить вашему превосходительству, что мы не видимъ, чтобы со стороны общества дороги было что-либо сдѣлано въ этомъ направленіи. Число паровозовъ дороги по настоящее время не увеличено, между тѣмъ какъ намъ доподлинно извѣстно, что **число это едва соотвѣтствуетъ собственному вагонному парку дороги.** Недостаетъ даже путей для помѣщенія нашихъ вагоновъ по станціямъ.

Мы надѣемся, что ваше превосходительство, какъ спеціалистъ дѣла и лицо, стоящее во главѣ управленія желѣзныхъ дорогъ, не оставите настоящаго нашего заявленія безъ благосклоннаго вниманія и **укажете обществу дороги тѣ мѣры, которыя оно должно немедленно принять, дабы обезпечить** бакинскую нефтепромышленность отъ неминуемо предстоящаго ей кризиса*) вслѣдствіе недостаточности провозопропускной способности дороги, и тѣмъ оградить отъ разоренія тѣхъ лицъ, которыя, основываясь на точномъ смыслѣ договора, заключеннаго съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія правленіемъ Закавказской желѣзной дороги, сдѣлали значительныя затраты для развитія отпускной торговли фабрикатами русской нефтепромышленности.

Мы позволяемъ себѣ разсчитывать, что благосклонное вмѣшательство вашего превосходительства въ наши отношенія съ Закавказской желѣзной дорогой отстранитъ тѣ громадные убытки, которые мы неминуемо должны понести отъ неисполненія дорогой принятыхъ на себя обязательствъ.

X.

Предположеніе Министерства Путей Сообщенія въ концѣ 1887 года о постройкѣ казеннаго керосинопровода, съ нѣкоторыми на него замѣчаніями.

Министерство Путей Сообщенія, въ интересахъ развитія нефтяной промышленности (разумѣя подъ таковымъ усиленіе вывоза керосина) и не желая стѣснять тарифъ перевозки другихъ грузовъ

*) Не слѣдуетъ во всякомъ случаѣ слишкомъ злоупотреблять этимъ словомъ, такъ какъ нельзя же увеличивать пропускную способность дороги безпредѣльно, а владѣльцы вагоновъ между тѣмъ отчасти являются сами виновниками нынѣшнихъ неурядицъ и затратъ не вполнѣ обдуманныхъ. Я еще на дняхъ напр. получилъ телеграмму изъ Баку, въ которой меня просятъ узнать о судьбѣ ходатайства на **новые 75 вагоновъ.**

по Закавказской дорогѣ, предлагало устроить на Сурамскомъ перевалѣ, на счетъ казны, новое постоянное спеціальное для керосина перевозочное средство, которое бы работало и по окончаніи тоннеля. Средство это—керосинопроводъ между Михайловомъ и Квириллами.

Необходимость устройства постояннаго керосинопровода распоряженіемъ казны главнѣйше мотивировалась: а) заключеніемъ частными лицами конвенціи съ правленіемъ Общества Закавказской дороги на 3,050 наливныхъ вагоновъ (при готовомъ паркѣ дороги **въ 1,150 вагоновъ-цистернъ**), изъ коихъ въ ближайшемъ будущемъ поступитъ на дорогу **1,500 вагоновъ**. Дѣлая расчетъ движенія на этотъ паркъ, количество движенія керосиновыхъ грузовъ, по расчету годовой работы вагона цистерны въ **14,400 пудовъ**, опредѣляется Министерствомъ при 1,150+845 *)=1995 вагонахъ въ **28 мил. пудовъ**, а при 1,150+1,500=2,650—въ **38 мил. пудовъ** **), что и обязываетъ Министерство, по его мнѣнію, приготовить дорогу къ отправкѣ указанныхъ выше количествъ керосиноваго груза;

b) постоянно возростающимъ движеніемъ тарныхъ грузовъ, что, за невозможностью перемѣстить эти послѣдніе инымъ способомъ кромѣ перевозки черезъ Сурамскій перевалъ, и побуждаетъ изыскивать средства къ перемѣщенію нефтяныхъ грузовъ, не занимая ими по возможности пропускной способности перевала;

c) **тѣми затрудненіями, которыя нѣсколько замедляютъ** прокладку керосинопроводовъ частными лицами, **благодаря временности такихъ проводовъ и краткому сроку на ихъ погашеніе;**

d) необходимостью въ случаѣ устройства керосинопроводовъ нѣсколькими крупными фирмами прочно обезпечить положеніе и мелкихъ промышленниковъ, интересы которыхъ могутъ иначе пострадать, ибо **дорога** на перевалѣ **не въ состояніи пропускать болѣе 15 мил. пудовъ керосиноваго груза**, а уже поставленный на линію (при 1,995 вагонахъ) подвижной составъ превышаетъ на 13 мил. это количество. Съ поступленіемъ новаго количества частныхъ вагоновъ-цистернъ затрудненія еще болѣе возростутъ,—каковыя обстоятельства и считаются основаніями къ устройству керосинопровода общедоступнаго.

Разсматривая далѣе вопросъ объ устройствѣ такого постояннаго керосинопровода въ связи съ поступившими въ Министерство предложеніями продлить срокъ дѣйствія частныхъ керосинопро-

*) 845 вагоновъ уже были къ тому времени построены на русскихъ заводахъ.

) Для 3,050+1,150, т. е. 4,200 вагоновъ, могущихъ быть въ распоряженіи дороги, согласно даннымъ на то разрѣшеніямъ, отвѣчающихъ на томъ же основаніи **60 мил. пудамъ керосиноваго груза, при той же годовой работѣ вагона, расчета не сдѣлано.

водовъ чрезъ перевалъ и мѣрами, уже принятыми для усиленія пропускной способности Сурамскаго перевала прорытіемъ чрезъ него дорого стоящаго тоннеля, Министерство находило нужнымъ замѣтить, что «установленіе продолжительнаго срока существованія керосинопроводовъ (частныхъ) не соотвѣтствовало бы интересамъ Закавказской желѣзной дороги, ибо съ усиленіемъ провозоспособности Сурамскаго перевала очевидно необходимо направить движеніе грузовъ на перевалъ въ видахъ возможно полной его утилизаціи». «Но такія соображенія справедливы, по мнѣнію Министерства Путей Сообщенія, въ томъ случаѣ, когда керосинопроводъ является отдѣльнымъ отъ дороги предпріятіемъ, между тѣмъ какъ вѣроятное развитіе **отправокъ керосина можетъ достигнуть такихъ размѣровъ, при которыхъ даже перестроенный перевалъ можетъ оказаться недостаточнымъ» (?!)**

Вотъ **въ этомъ-то послѣднемъ случаѣ** керосинопроводъ и явится существенно важнымъ пособіемъ дорогѣ, ибо дастъ возможность развить дѣятельность равнинныхъ участковъ ея до послѣднихъ предѣловъ, устраняя надобность въ параллельномъ развитіи горнаго участка, что сопряжено съ непомѣрными затратами. Такимъ образомъ, отдаленіе срока существованія частнаго керосинопровода представляется рискованнымъ для дороги, а снятіе его, по мнѣнію Министерства Путей Сообщенія, можетъ послужить источникомъ затрудненій, которыя приведутъ къ необходимости вновь уложить проводъ уже на средства дороги.

Между тѣмъ соединеніе керосинопровода въ однѣхъ рукахъ съ дорогой устраняетъ всѣ эти неудобства: дорога будетъ пользоваться этимъ важнымъ подспорьемъ **по мѣрѣ надобности**, обращаясь къ перевозкѣ, или перегону керосина соотвѣтственно движенію тарныхъ грузовъ и въ зависимости отъ хозяйственныхъ соображеній.

По симъ основаніямъ Министерство Путей Сообщенія приходитъ къ заключенію, что мѣстный керосинопроводъ между ст. Михайлово и Квириллы можетъ и послѣ отстройки Сурамскаго тоннеля принести пользу нефтяной промышленности и Закавказской дорогѣ, если онъ войдетъ въ составъ послѣдней, такъ какъ его устройствомъ на долгое время можно было бы отсрочить надобность въ усиленіи строящагося обходнаго участка въ случаѣ дальнѣйшаго возростанія движенія по дорогѣ тарныхъ грузовъ.

Дѣлаю **нѣсколько замѣчаній по поводу только-что приведеннаго предположенія** Министерства Путей Сообщенія. 1) Движеніе нефтяныхъ грузовъ по Закавказской дорогѣ зависитъ не отъ числа разрѣшеній, которыя могли быть выданы на постановку частныхъ вагоновъ этимъ вѣдомствомъ (тогда бы дѣло нефтянаго экспорта было бы ужъ слишкомъ просто), а отъ многихъ другихъ условій, и прежде всего—спроса рынковъ, конкурренціи съ Америкой и вывозныхъ мор-

скихъ средствъ, а потому крайне рискованная затрата на многія тысячи вагоновъ отчасти остается на отвѣтственности частныхъ лицъ, но еще болѣе тѣхъ, кто допустилъ эти затраты, стоя непосредственно близко къ дѣлу. **И ужъ во всякомъ случаѣ затраты эти не могутъ быть поводомъ къ новымъ огромнымъ расходамъ правительства** выходящимъ изъ предѣловъ, указанныхъ мною въ самомъдокладѣ. Это значило бы лишь усугублять ошибки разъ сдѣланныя, тѣмъ болѣе, что **односторонній вывозъ керосина,** съ одной стороны, при невозможности отправлять безъ ущерба для доходности дороги по нынѣшнему тарифу другіе нефтяные продукты, болѣе дешевые, какъ нефтяные остатки, а съ другой при возростающемъ тѣмъ не менѣе на него спросѣ, **только усилитъ истребленіе остатковъ на мѣстѣ, обезцѣнивая производство въ ущербъ народной экономіи.** 2) Ссылка Министерства Путей Сообщенія на возможность пропуска черезъ перевалъ до прорытія тоннеля лишь 15 милл. пудовъ груза **совершенно несогласна съ дѣйствительностью,** которая показала возможность перевезти между Михайловомъ и Квириллами въ 1886 г., по отчетамъ Закавказской дороги, до постройки полустанка Ципа въ одно направленіе 26 милл. пудовъ всѣхъ грузовъ, а въ 1888 году **однихъ нефтяныхъ** 30 милл. пудовъ, что составляетъ однако лишь немного болѣе половины нынѣшней пропускной способности перевала, нами опредѣленной въ 50 милл. пудовъ. 3) При условіи вѣрности нашей цифры, которая вполнѣ подтверждается нынѣ существующими перевозками, **предвидѣть стѣсненіе** въ движеніи тарныхъ грузовъ нефтяными на перевалѣ ранѣе перестройки тоннеля, предполагающагося къ окончанію въ 1890 году, **едва-ли возможно,** особенно если не будетъ рѣзкихъ колебаній движенія по мѣсяцамъ. 4) Представленіе Министерства Путей Сообщенія не говоритъ ни слова о положеніи пропускной способности равнинныхъ участковъ, гдѣ случаи задержки дѣйствительно имѣли мѣсто не разъ. 5) Предлагая продолжать дѣйствіе керосинопровода послѣ сооруженія тоннеля, Министерство Путей Сообщенія, на мой взглядъ, тѣмъ самымъ **до крайности умаляетъ значеніе нынѣшнихъ работъ по** устройству Сурамскаго обхода и тоннеля, заранѣе допуская, что эти работы, не смотря на затрату въ $10^1/_2$ милліоновъ, не приведутъ къ соотвѣтствію пропускной способности перевала съ потребностями нефтянаго экспорта. При этомъ очевидно упускаются изъ виду тѣ доводы, которыми мотивировалось устройство тоннеля главнѣйше для нефтянаго движенія, а также и то, что съ прорытіемъ тоннеля останется по-прежнему въ запасѣ нынѣшнее движеніе черезъ перевалъ, которое съ гораздо большими удобствами чѣмъ керосинопроводъ, требующій двухъ перегрузокъ въ пути, могло бы служить для нефтяныхъ отправокъ, **какъ сквозное и допускающее пропускъ не одного лишь керосина.**

Полагаю, что послѣ всего сказаннаго безполезность проектированнаго керосинопровода съ расходомъ на него 850 тысячъ казной должна считаться вполнѣ доказанной.

По словамъ одной изъ мѣстныхъ газетъ, «прокладка **сурамскаго керосинопровода**, отъ станціи Михайлово до станціи Квириллы, разрѣшенная товариществу братьевъ Нобель два года тому назадъ, начата на этомъ участкѣ Закавказской желѣзной дороги названнымъ товариществомъ. Желѣзныя трубы, въ **3 дюйма** (?) діаметромъ, уже развезены и положены вдоль почти всего полотна. Свинчиваніе ихъ скоро тоже начнется. Керосинопроводъ будетъ имѣть только одну нагнетательную станцію въ Михайловѣ, одну промежуточную въ Пони и одну пріемную — въ Квириллахъ. До Михайлова керосинъ будетъ подвозиться изъ Баку въ вагонахъ. Изъ Михайлова его будутъ качать насосами до вершины Сурамскаго перевала, въ Пони, а оттуда керосинъ пойдетъ самотекомъ до самыхъ Квириллъ, гдѣ его снова станутъ наливать въ вагоны-цистерны, для дальнѣйшей отправки въ Батумъ. **Мы, впрочемъ, сильно сомнѣваемся, чтобы это сооруженіе, которое обойдется до 800,000 руб., дало товариществу братьевъ Нобель существенныя преимущества передъ остальными нефтепромышленниками**».

Кавказская газета, изъ которой мы заимствовали эти свѣдѣнія, въ концѣ 1886 года доказывала особую необходимость керосинопровода, **отъ котораго должно было зависѣть быть или не быть нефтяной промышленности**, такъ что такое ея заключеніе теперь, въ коемъ уже выражается на этотъ счетъ сомнѣніе, является совершенно неожиданнымъ, хотя оно рано или поздно должно будетъ сдѣлаться общимъ на основаніи соображеній, изложенныхъ выше. Въ одномъ только случаѣ, если у дороги недостаетъ паровозовъ Ферле, то временно до открытія тоннеля нѣкоторую пользу керосинопроводъ оказать все-таки можетъ въ мѣсяцы усиленныхъ движеній.

XI.

Данныя о Закавказской желѣзной дорогѣ.

Валовой доходъ дороги.

Года.	Получено годоваго дохода.	Въ томъ числѣ за грузы мал. скорости.	За нефтяныя перевозки.	За перевозку прочихъ грузовъ.	Отношеніе сборовъ за нефтяные сборамъ за грузы мал. скорости.	Отношеніе сборовъ за грузы къ общему сбору.
	Милл. руб.	Милл. руб.	Милл. руб.	Милл. руб.		
1885	5,8	4,6	1,64	2,96	36, %	27,8%
1886	8,5	7,15	2,41	2,74	33,9 »	29, %
1887	9,	7,7	3,19	4,52	42, »	36, »
1888	11,	Неизвѣстно.	Около 4,8	Неизвѣстно.	Неизвѣстно.	43, »

Чистый доходъ въ счетъ гарантіи.

Года.	Валовой сборъ.	Расходъ эксплоатаціи.	Чистый доходъ.
1885	5,8 милл. руб.	4,8 милл. руб.	1 милл. руб.
1886	8,5 » »	5,6 » »	2,9 » »
1887	9 » »	6, » »	3, » »

Чистый доходъ отъ нефтяной перевозки при расходѣ въ $\frac{1}{100}$ к. *) съ версты и пуда. Съ пуда на всемъ разстояніи **) 16 к.—8,4 к.=7,6 коп.

1885	7,6 × 9.100,000 =	700,000 р.
1886	7,6 × 15.800,000 =	1.297,000 »
1887	7,6 × 20.870,000 =	1.580,000 »
1888	7,6 × 30.000,000 =	2.280,000 »

Грузовая работа въ отношеніи количества перевозки.

Года	1883	1884	1885	1886	1887
	милл. п.	милл. п.	милл. п.	милл. п.	милл. п.
Нефтяные грузы	3,1	5,69	9,14	15,8	20,8
Остальные	13,7	17,8	25,25	38,85	39,8

Нефтяные грузы въ 1886 г. 28,1%
» » » 1887 » 34% всѣхъ грузовъ.

Въ «Московскихъ Вѣдомостяхъ» напечатано **слѣдующее объявленіе правленія Общества Закавказской желѣзной дороги,** приглашающее, на основаніи § 59 устава, гг. акціонеровъ въ созываемое,

---

*) Эту стоимость профессоръ И. А. Вышнеградскій, принималъ въ 1/93, не включая расхода на спеціальный подвижной составъ.

**) Тарифъ по Закавказской дорогѣ до 1889 г.;—съ этого года предполагается по 18 к.

по требованію акціонера, представляющаго 180 голосовъ, чрезвычайное общее собраніе 9 февраля сего года, въ 1 часъ пополудни, въ помѣщеніи правленія общества (Большая Морская, № 63/9), для рѣшенія нижеслѣдующихъ предметовъ:

1) объ отмѣнѣ опредѣленнаго § 49 устава ограниченія числа голосовъ, которыми можетъ располагать каждый отдѣльный акціонеръ, не исключая и того случая, когда предъявляемыя къ общему собранію акціи будутъ принадлежать правительственнымъ или общественнымъ учрежденіямъ.

2) о разъясненіи § 52 устава въ томъ смыслѣ, что въ число членовъ правленія общества отъ акціонеровъ могутъ быть избираемы и представители акцій, заявляемыхъ въ общее собраніе правительственными учрежденіями, хотя бы таковыя лица и не были акціонерами общества.

3) объ измѣненіи § 66 устава въ смыслѣ предоставленія правительству права выкупить Закавказскую желѣзную дорогу въ казну во всякое время, когда оно признаетъ это необходимымъ, при условіи уплаты за принадлежащія акціонерамъ акціи гарантированныхъ правительствомъ равнодоходныхъ бумагъ на одинаковую съ ними нарицательную сумму.

Къ вопросу о Закавказскомъ нефтепроводѣ.

XII.

Мнѣніе особой коммиссіи «о вліяніи сооруженія Закавказскаго нефтепровода на дальнѣйшее развитіе нефтяной промышленности», при горномъ департаментѣ.

Въ 1885 году *) при горномъ департаментѣ учреждена была особая коммиссія **), на которую возложена была провѣрка дово-

*) Въ составъ коммиссіи между прочимъ вошли: предсѣдательствующій—директоръ горнаго департамента тайный совѣтникъ Н. А. Кулибинъ, профессоръ тайный совѣтникъ И. А. Вышнеградскій, членъ ученаго комитета министерства государственныхъ имуществъ тайный совѣтникъ Е. Н. Андреевъ, профессоръ инженеръ-генералъ-маіоръ В. М. Карловичъ, членъ совѣта Министра Государственныхъ Имуществъ дѣйст. ст. сов. И. П. Архиповъ, профессоръ дѣйствительный статскій совѣтникъ Д. И. Менделѣевъ, профессоръ дѣйствительный статскій совѣтникъ И. А. Тиме и вице-директоръ горнаго департамента дѣйств. стат. сов. К. А. Скальковскій.

**) См. представленіе Министра Государственныхъ Имуществъ въ Комитетъ Министровъ по дѣлу устройства Каспійско-Черноморскаго нефтепровода.

довъ, изложенныхъ въ запискѣ инженеровъ Ераков а и Демина, съ тѣмъ, «чтобы провѣрка эта находилась въ общей связи съ разъясненіемъ вопроса о вліяніи сооруженія нефтепровода на дальнѣйшее развитіе нефтепромышленности».

«Изъ представленныхъ членами коммиссіи данныхъ и выраженныхъ ими мнѣній, при совмѣстномъ обсужденіи этого вопроса, выяснилось, что, оставаясь при одной Закавказской желѣзной дорогѣ, наша нефтепромышленность сохранитъ за собою настоящее свое ненормальное положеніе, независимо отъ увеличенія сбыта керосина. По желѣзной дорогѣ отправляется почти исключительно только керосинъ и такимъ образомъ рядомъ съ возростающимъ вывозомъ освѣтительнаго масла произойдетъ въ Баку все большее и большее накопленіе нефтяныхъ остатковъ, неизбѣжно связанное съ пониженіемъ ихъ стоимости до невозможнаго минимума, что въ свою очередь вызываетъ хищническое истребленіе спхъ остатковъ».

«Поэтому необходимо отправлять изъ Баку по направленію къ Черному морю не только освѣтительное масло, но также и соотвѣтственное ему количество нефтяныхъ остатковъ, или, другими словами, сырую нефть, для чего надо сосредоточить часть обрабатывающей промышленности на берегахъ Чернаго моря, снабжая ее сырьемъ, при условіяхъ возможно дешевой доставки, а единственнымъ средствомъ къ тому является нефтепроводъ».

«Съ устройствомъ нефтепровода, по мнѣнію коммиссіи, закавказская нефтепромышленность вообще получитъ твердую основу къ успѣшному своему развитію, бакинская же нефтеобработывающая промышленность **не только будетъ имѣть возможность отправлять заграницу свой продуктъ по Закавказской желѣзной дорогѣ,** но и можетъ расширить свой сбытъ чрезъ Каспій и Волгу, въ средней, сѣверной и восточной окраинахъ Россіи, гдѣ съ каждымъ годомъ спросъ на нефтяные продукты возростаетъ *). Во всякомъ случаѣ **громадная область сбыта навсегда останется за бакинскою нефтепромышленностью, а долженствующіе возникнуть черноморскіе нефтеперегонные заводы, не препятствуя отправкѣ изъ Баку выработанныхъ продуктовъ по желѣзной дорогѣ, возбудятъ своею дѣятельностью полезную конкуренцію и несомнѣнно приведутъ къ улучшенію въ способахъ переработки нефти, такъ**

*) Съ января 1883 г. по 1886 г. этотъ вывозъ съ 12 мил. возросъ, только для Россіи, до 18 мил. пудовъ.

какъ только при этомъ условіи выгодное существованіе ихъ является вполнѣ обезпеченнымъ».

«По мнѣнію коммиссіи, значеніе нефтепровода однако далеко не исчерпывается тѣмъ вліяніемъ, которое онъ окажетъ на дальнѣйшее развитіе нефтеобработывающей промышленности и связанныхъ съ нею другихъ отраслей химическаго производства. Какъ бы мощны ни были запасы нефти, заключенные въ нѣдрахъ Апшеронскаго полуострова, но со временемъ они могутъ истощиться. Улучшеніе заводскаго производства, вызываемое устройствомъ черноморскихъ заводовъ, послужитъ конечно къ относительному сбереженію нефти, **но абсолютная добыча ея должна возростать соотвѣтственно увеличивающемуся вывозу нашихъ нефтяныхъ обработанныхъ продуктовъ, которымъ предстоитъ въ будущемъ обширное потребленіе на рынкахъ, снабжаемыхъ нынѣ С.-Амер. Соединенными Штатами.** При оцѣнкѣ дѣятельности нефтепровода въ этомъ отношеніи должно имѣть въ виду также и слѣдующія обстоятельства: возможность сопряженнаго съ незначительными затратами перенесенія трубопровода по частямъ въ необходимыя для того мѣстности, удобство и быстрота прокладки питательныхъ трубъ меньшаго діаметра, открываютъ широкій просторъ къ поискамъ и развѣдкамъ на нефть по всему Закавказью. Съ этой точки зрѣнія **коммиссіи представлялось совершенно неправильнымъ противопоставленіе нефтепроводу желѣзной дороги, которая никогда не можетъ и не имѣетъ средствъ отвѣчать указаннымъ требованіямъ.»**

«Вся будущность закавказской нефтепромышленности должна быть основана на своевременномъ развѣдываніи обнаруженныхъ уже нефтеносныхъ площадей, на отысканіи новыхъ, и въ этомъ отношеніи **нефтепроводъ**, который не замедлитъ привлечь къ ней новые капиталы, новыя силы, **является сооруженіемъ совершенно незамѣнимымъ.»**

XIII.

Заключительные выводы профессора И. А. Вышнеградскаго въ его замѣчаніяхъ на записку гг. инженеровъ Еракова и Демина „о вліяніи осуществленія нефтепровода между Баку и Батумомъ на движеніе грузовъ по Закавказской дорогѣ (см. Ма-

терьялы, собранные коммиссіей, учрежденной при горномъ департаментѣ въ 1885 году, стр. 56).

«Такимъ образомъ, съ прорытіемъ Сурамскаго перевала и въ предположеніи, что эта работа вмѣстѣ съ полнымъ приспособленіемъ всей дороги къ движенію восьми паръ поѣздовъ обойдется въ 10—11 милл. рублей, Закавказская желѣзная дорога на перевозку пуда нефти изъ Баку въ Батумъ будетъ тратить сумму, очень близкую къ 9 коп. А какъ сверхъ того она должна будетъ затрачивать на капиталъ для усиленія подвижнаго состава, необходимаго для предположеннаго передвиженія 8 паръ поѣздовъ въ сутки, то общій расходъ Закавказской дороги на перевозку пуда нефти отъ Баку до Батума возвысится до 11,6 коп., т. е. собственныя затраты Закавказской дороги на перевозку нефти будутъ превосходить цѣну, по которой нефтепроводъ обязательно будетъ доставлять нефть между этими пунктами» (тогда предполагалось взимать по 11 коп.).

«Поэтому нельзя не отдать нефтепроводу рѣшительнаго преимущества относительно доставки нефти предъ желѣзной дорогой, тѣмъ болѣе, что, если для устройства нефтепровода будетъ возбуждена конкурренція, то цѣна доставки можетъ быть и еще понижена, какъ то показываютъ расчеты о стоимости устройства и дѣйствія нефтепровода» *).

Это заключеніе профессора И. В. Вышнеградскаго, коимъ нефтепроводъ признается дешевѣйшимъ перевозочнымъ средствомъ къ Черному морю, въ дѣйствительности относится не только до нефти, но и до удешевленія всѣхъ нефтяныхъ продуктовъ, доставляемыхъ къ Батуму, а тѣмъ болѣе тѣхъ, которые везутся въ тарѣ. Въ самомъ дѣлѣ, при стоимости провоза нефти по нефтепроводу отъ Баку до Батума въ 10 копѣекъ, провозъ $3^1/_3$ пудовъ нефти обойдется до Чернаго моря 33 коп., между тѣмъ какъ соотвѣтственная доставка по желѣзной дорогѣ изъ Баку трехъ пудовъ продуктовъ, которые при этомъ получатся на батумскихъ заводахъ (считая $^1/_3$ пуда неизбѣжную потерю), при тарифѣ на все разстояніе въ 16 коп. съ пуда, обойдется сорокъ восемь коп., а при 18 копѣйкахъ—54, что составитъ разницу въ 15—21 коп., если отнести ее къ пуду керосина, или **около 5 коп. на пудъ продукта**.

---

*) Цѣна провоза состоявшимся состязаніемъ была, дѣйствительно, понижена съ 11 до 10 копѣекъ.

XIV.

а) Въ № 177 газеты «Каспій» за 1888 г. читаемъ: «Мы уже писали о волненіи, овладѣвшемъ бакинцами и астраханцами по поводу **домогательствъ нефтепроводчиковъ объ узаконеніи вывоза нефтянаго сырья (?!)** Теперь мы можемъ, со словъ «Новаго Обозрѣнія», сообщить слѣдующія подробности, полученныя В. И. Рагозинымъ, отъ астраханскаго биржеваго комитета *) (отъ 3-го августа), а равно и его телеграфный отвѣтъ на нее. Вотъ объ эти телеграммы:

«Баку. В. И. Рагозину:

«**Биржевое общество въ паникѣ за вывозъ нефтянаго сырья заграницу.** Просимъ телеграфировать, въ какомъ положеніи теперь дѣло, и что Баку предпринимаетъ противъ этого?

«Биржевой комитетъ.»

Отвѣтъ: «Астрахань. Биржевому комитету.

«Высочайшимъ повелѣніемъ 8 апрѣля 1887 года предписано Министру Финансовъ внести нынѣ же законодательнымъ порядкомъ проектъ высокаго обложенія сырой нефти и всякихъ нефтяныхъ матеріаловъ или же совершеннаго воспрещенія вывоза ихъ. Какъ вамъ извѣстно, **Министерство Государственныхъ Имуществъ домогается нефтепровода и необходимаго для его осуществленія вывоза русскаго сырья заграницу, а Министерство Финансовъ въ теченіе полутора лѣтъ не приводитъ въ исполненіе Высочайшей воли** (!!). Противъ этого мы безсильны, и бакинцамъ, равно какъ и всему каспійскому и волжскому судоходству, остается только надежда на личное заступничество Государя Императора, къ которому намъ всѣмъ и слѣдуетъ обратиться. Потрудитесь сообщить мнѣ письмомъ, что вы намѣрены дѣлать. «Рагозинъ.»

«По поводу этого послѣдняго отвѣта,—говоритъ газета,—мы не можемъ не замѣтить В. И. Рагозину, что, по нашему мнѣнію, нѣсколько первобытный способъ, имъ рекомендуемый астраханцамъ, едва-ли достаточенъ для пользы дѣла. Высочайшей санкціи удостоиваются только дѣла, такъ или иначе разработанныя въ Министерствахъ. Сюда-то, въ эти министерства, и слѣдуетъ направить изложеніе тѣхъ основаній и доводовъ, которыя ратуютъ

*) Этотъ комитетъ, какъ извѣстно, приписалъ нефтепроводу пропускную способность въ **семьсотъ милліоновъ въ годъ.**

въ пользу отечественной промышленности и удержанія ея въ предѣлахъ государства. **Здѣсь выработываются односторонніе расчеты и соображенія, якобы требующіе перенесенія обработки нефти съ береговъ Каспія поближе къ Сициліи.** Но именно поэтому-то нефтепромышленникамъ здѣсь же, въ министерствахъ, и слѣдуетъ доказывать односторонность и вредность этихъ пристрастныхъ «соображеній». А обращаться къ верховной власти съ воплями о спасеніи, **когда бюрократіи оставленъ просторъ въ извращеніи истиннаго положенія вещей, едва-ли не будетъ поздно» (!!).**

б) Въ «Правительственномъ Вѣстникѣ», 8-го сентября минувшаго года, напечатано слѣдующее: «Въ №№ 1607. 1612 и 1613 «Новаго Обозрѣнія», по поводу телеграммъ и писемъ, доставленныхъ въ редакцію этой газеты В. Рагозинымъ, помѣщены крайне рѣзкія и **основанныя на извращеніи точнаго смысла** правительственныхъ распоряженій сужденія касательно неисполненія будто бы Министерствами Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ Высочайше-утвержденнаго положенія Комитета Министровъ о воспрещеніи вывоза нефти, нефтяныхъостатковъ и дистиллатовъ за границу.»

„Въ Высочайше утвержденномъ, 8-го апрѣля 1887 года, положеніи Комитета Министровъ **воспрещеніе вывоза нефти** и нефтяныхъ продуктовъ **не предрѣшалось;** хотя Министру Финансовъ и **было предоставлено нынѣ же обсудить** вопросъ о такомъ воспрещеніи или объ обложеніи вывозимыхъ нефти и нефтяныхъ продуктовъ высокою таможенною пошлиною, но свои предположенія на этотъ счетъ, по соглашенію съ Министромъ Государственныхъ Имуществъ и главноначальствующимъ на Кавказѣ, онъ долженъ былъ внести на окончательное, въ законодательномъ порядкѣ, утвержденіе, съ такимъ расчетомъ, чтобы введеніе въ дѣйствіе ограничительныхъ **для нефти** узаконеній **могло послѣдовать** не позже открытія дѣйствія нефтепровода.

«**Засимъ**, при обсужденіи проекта устава Общества каспійско-черноморскаго нефтепровода, вопросъ о воспрещеніи или обложеніи высокою пошлиною вывоза нефти и нефтяныхъ продуктовъ **подвергся новому разсмотрѣнію,** но Высочайше утвержденнымъ, 18-го декабря 1887 года, положеніемъ Комитета Министровъ объ учрежденіи Общества каспійско-черноморскаго нефтепровода **вывозъ ка-**

кихъ-либо нефтяныхъ продуктовъ воспрещенъ не былъ; въ виду же продолжительности срока концессіи нефтепровода сочтено было полезнымъ, въ § 19 устава общества, оговорить, **что, въ случаѣ установленія вывозной пошлины** на сырую нефть и полуобработанные продукты или совершеннаго воспрещенія вывоза таковыхъ заграницу, ходатайства общества объ измѣненіи по этому поводу устава будутъ оставляемы безъ послѣдствій.

«Соотвѣтственно съ этимъ, въ положеніи Комитета Министровъ, пунктомъ 3-мъ, предоставлено Министру Государственныхъ Имуществъ, въ видахъ устраненія возможности неправильнаго толкованія Обществомъ каспійско-черноморскаго нефтепровода постановленій, изложенныхъ въ § 19 устава, ближайшимъ образомъ опредѣлить, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, какіе именно нефтяные матеріалы подходятъ подъ тѣ признаки, которые указаны въ означенномъ параграфѣ, для признанія ихъ полуобработанными продуктами, съ тѣмъ, **чтобы рѣшенія по сему предмету двухъ названныхъ министерствъ считались окончательными.**

«Такъ какъ Каспійско-Черноморскій нефтепроводъ до сихъ поръ не только не построенъ, но и для собранія необходимаго для постройки его капитала концессіонеръ получилъ отсрочку до 12-го января будущаго года, то никакихъ разъясненій 19-го параграфа устава общества не требовалось. **Для обсужденія же вопроса** о воспрещеніи вывоза сырой нефти и нефтяныхъ продуктовъ за границу или объ обложеніи этого вывоза высокими пошлинами—каковой вопросъ можетъ быть разсмотрѣнъ лишь въ связи съ другими тарифными измѣненіями—**имѣется достаточно времени,** ибо нефтепроводъ ни въ какомъ случаѣ ранѣе чѣмъ черезъ два съ половиною года устроенъ быть не можетъ. **До открытія же дѣйствія нефтепровода всякое ограниченіе вывоза нефтяныхъ продуктовъ за границу было бы безцѣльнымъ стѣсненіемъ нефтяной промышленности,** тѣмъ болѣе, что въ теченіе двухъ-съ-половиною-лѣтняго періода могутъ значительно измѣниться тѣ торгово-промышленныя условія, въ зависимости отъ коихъ долженъ быть опредѣленъ самый размѣръ таможеннаго обложенія.»

XV.

Объяснительная записка ко Всеподданнѣйшему прошенію Государю Императору отъ 38 бакинскихъ заводчиковъ.

(Настоящая записка была напечатана почти цѣликомъ въ № 205 газеты «Каспій». Тамъ же упоминается, что составитель ея В. И. Рагозинъ, а подана она 15-го сентября 1888 г., по словамъ того же «Каспія», чрезъ главноначальствующаго гражданскою частію на Кавказѣ).

Русская нефть по своей природѣ можетъ дать только тѣ продукты, какіе она даетъ и нынѣ. Усилія техники въ состояніи улучшить качество выдѣлываемыхъ товаровъ, удешевить способы производства, но безсильны измѣнить сущность нефти, какъ освѣщающаго и смазывающаго матеріала. Иные и болѣе сложные способы, не переработки только, а разложенія нефти могутъ дать красящія вещества, которыя въ свою очередь могутъ стать предметомъ какъ вывоза, такъ и значительнаго внутренняго потребленія въ замѣну тѣхъ красящихъ веществъ, которыя мы нынѣ получали отъ Европы.

Вопросъ подобнаго превращенія нефти, который въ торговомъ балансѣ страны можетъ выразиться уменьшеніемъ привоза на 10 милліоновъ рублей и увеличеніемъ вывоза хотя на половину этой суммы, крайне серьезенъ и желателенъ въ интересахъ государства; но такъ какъ эта отрасль нефтяной промышленности находится еще только въ зародышѣ, то было бы преждевременно ходатайствовать о мѣрахъ къ ея развитію, и мы позволяемъ себѣ сказать о ней только нѣсколько словъ въ этой запискѣ.

Мы желали бы представить совершенно ясную картину настоящаго положенія нефтяной промышленности и дать всѣ необходимыя доказательства того, въ чемъ заключаются ея истинные интересы, ненарушающіе интересовъ другихъ промысловъ, съ нею связанныхъ [1]).

---

[1]) На самомъ дѣлѣ, записка, имѣя **единственную цѣль дискредитировать значеніе Закавказскаго нефтепровода** въ глазахъ Высшаго Правительства, не выясняетъ дѣйствительныхъ нуждъ промышленности. Она носитъ чисто полемическій характеръ, совершенно неотвѣчающій тѣмъ условіямъ, при которыхъ записка была подана и **которыя требовали безусловной правдивости въ изложеніи** и въ сообщенныхъ данныхъ. Между тѣмъ, какъ можно сейчасъ въ томъ убѣдиться, данныя записки

Въ общемъ видѣ нефть даетъ слѣдующіе продукты, которые выражены здѣсь въ таблицѣ, принимая въ основаніе добычу ея въ 200 милліоновъ пудовъ [2]), цыфра, которая будетъ достигнута въ настоящемъ году:

Получается: (?)

1) Бензина легкаго около 3% . . . . . 6.000,000 пуд. [3])
2) Керосиновъ вспышки 28° по Абелю 40%. 80.000,000 »
и 3) получается нефтяныхъ остатковъ (вообще или только на продажу (?) тоже около 40% [4]). . . . . 80.000,000 »

Остальное колличество составляетъ потерю на топливо и производство.

Этими продуктами исчерпывается первая стадія [5]) переработки нефти.

Нельзя утверждать, что бакинская промышленность въ настоящее время уже вся даетъ 40% выхода керосина; но несомнѣнно, что крупные заводы уже достигли этой нормы [6]), а въ очень близ-

---

не заслуживаютъ довѣрія, не говоря о томъ, что многія мѣры, ею предлагаемыя, скорѣе способны принести промышленности вредъ, а никакъ не развить ее, даже съ точки зрѣнія чисто бакинскихъ интересовъ.

[2]) Дѣйствительная добыча около 170 милліоновъ пудовъ.

[3]) Таковаго въ дѣйствительности **получается** не болѣе 100.000 пудовъ, а остальное сжигается.

[4]) Дѣйствительный выходъ керосина въ минувшемъ 1888 году былъ 30%, а получено керосина **на 30 милліоновъ пудовъ менѣе, чѣмъ записка показываетъ**, т. е. 50 милліоновъ пудовъ; что же касается остатковъ, то при 160 милліонахъ пудовъ нефти, поступившей на бакинскіе заводы, таковыхъ, за вычетомъ неизбѣжнаго мѣстнаго расхода, должно было бы быть вывезено въ минувшемъ году изъ Баку около 80 милліоновъ пудовъ, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности ихъ вывезли изъ Баку всего 55 милліоновъ, куда вошла и озерная нефть, именуемая на рынкахъ зелеными остатками или общимъ именемъ мазута. Если же поступило бы нефти на заводы 200 милліоновъ, то тогда остатковъ, при тридцати-процентномъ дѣйствительномъ выходѣ керосина, должно было бы получиться для вывоза изъ Баку не менѣе 110 милл. пудовъ.

[5]) Замѣчу отъ себя, что эта стадія не только первая, **но и послѣдняя**, такъ какъ при настоящихъ способахъ производства въ Баку нефть главнѣйше есть горючій матеріалъ и—вопреки запискамъ гг. Бѣлямина, Рагозина и Прокофьева, которыя ими подавались на Высочайшее имя и въ которыхъ они въ концѣ 1887 г. такъ смѣло утверждали, что **остатки нынѣ—тотъ же керосинъ**, даже требуя на этомъ основаніи запрещенія вывоза остатковъ за границу,—оказывается, что на мѣстныхъ заводахъ не разложили съ того времени и 100 пудовъ остатковъ, чтобы получить изъ нихъ керосинъ привилегированными способами.

[6]) Даже и крупные не достигли этой нормы, если не разсматри-

комъ будущемъ взаимная конкурренція побудитъ и всѣ заводы добывать 40% керосина. Задержка подобному развитію можетъ произойти только отъ двухъ причинъ: а) отъ недостатка заграничнаго сбыта, такъ какъ внутреннее потребленіе беретъ только около 20 милліоновъ пудовъ, и б) отъ недостатка средствъ для передвиженія этого керосина къ портамъ Чернаго моря [7]).

Бакинская промышленность, уже вступившая въ серьезную борьбу [8]) съ американскою, не боится недостатка сбыта, потому что вѣритъ въ свои силы для завоеванія тѣхъ рынковъ, которые нынѣ снабжаются Америкою.

Заводчики исходатайствовали себѣ право поставить на Закавказской желѣзной дорогѣ до 7 тысячъ вагоновъ, что, при нормальномъ оборотѣ послѣднихъ, дастъ возможность передвинуть до 100 милліоновъ пудовъ керосина къ Черному морю и **представляетъ** денежную затрату [9]) около 14 милліоновъ руб. сер. Болѣе $^1/_3$ этого

вать одни опыты. Шибаевъ при аппаратѣ инженера Бари по проекту инженеровъ Шухова и Инчика получаетъ около 37% керосина. Нобель около того, а остальные гораздо менѣе.

[7]) Причины указаны не вполнѣ вѣрно, ибо утилизація большая или меньшая зависитъ прежде всего отъ цѣны нефти и едва-ли стоитъ въ связи съ возможностью передвинуть большее или меньшее количество керосина по Закавказской дорогѣ. Нынѣ послѣдній вывозъ увеличился до 30 милліоновъ пудовъ съ 3 милліоновъ пудовъ въ 1884 году, а между тѣмъ утилизація осталась та-же,—доказательство наглядное и нисколько не гарантирующее, что при 50 милліонахъ пудовъ вывоза по этой дорогѣ не будутъ получать, **при крайне дешевой нефти, тѣхъ же 30%.**

[8]) Нѣкоторая серьезность борьбы и вѣра въ свои силы обусловливается лишь феноменальностью нашихъ богатствъ, а не цѣлесообразной организаціей бакинской промышленности. **Наши конкуренты-американцы считаютъ, что борьба съ нами будетъ дѣйствительно серьезной, когда мы будемъ бороться равнымъ оружіемъ, т. е. когда у насъ будетъ нефтепроводъ** и когда черноморскіе заводы утилизуютъ съ выгодой и дорогіе и дешевые продукты, вовсе нынѣ обезцѣненные или выливаемые въ Баку въ море. Въ настоящихъ условіяхъ мы можемъ быть страшны наши конкурренты развѣ только при полномъ истощеніи нефти въ Америкѣ, но въ этомъ случаѣ увѣренность подписавшихся рѣшительно не причемъ. Полезно припомнить при этомъ, что составитель записки В. И. Рагозинъ, который нынѣ вѣритъ такъ въ свои силы, въ своей книгѣ «Нефтяная промышленость въ 1887-мъ году», написанной 2 года тому назадъ, утверждалъ, **что съ Америкой мы конкуррировать не можемъ.**

[9]) Въ запискахъ, составляемыхъ В. И. Рагозинымъ, надо слѣдить за каждымъ словомъ, и поэтому надо отмѣтить, что такая затрата еще не произведена. Полезно также напомнить, что одни правила умноженія не обнимаютъ всѣхъ условій, отъ которыхъ зависитъ перевозка. Ну, а еслибы было выдано разрѣшеній на 20 тысячъ вагоновъ, что легко

количества вагоновъ уже поставлено, и число ихъ возростаетъ ежедневно, сдерживаясь только недостаткомъ путей Закавказской желѣзной дороги. Прорытіе Сурамскаго тоннеля, которое увеличитъ провозоспособность дороги чрезъ перевалъ **втрое** [10]), не будетъ соотвѣтствовать провозоспособности по равнинному участку, которая и теперь уже на немъ почти исчерпана, хотя никакихъ иныхъ грузовъ, [11]) кромѣ керосиновыхъ въ данное время по дорогѣ не движется. Наибольшее число, до котораго достигало передвиженіе вагоновъ [12]) въ мѣсяцъ, держится около 5-ти тысячъ, что, принимая во вниманіе **неизбѣжныя задержки передвиженія отъ горнаго характера дороги,** сводитъ годовую цыфру до 50-ти тысячъ вагоновъ или до 30-ти милліоновъ пудовъ керосина, если не будутъ двигаться, въ сколько нибудь серьезныхъ количествахъ, хлѣбные грузы Кавказа, Персіи, въ которой создается сѣть дорогъ, и если Закаспійская желѣзная дорога будетъ осуждена не развивать своего торговаго значенія [13]).

Такимъ образомъ, при настоящемъ состояніи Закавказской желѣзной дороги, нефтяной промышленности грозитъ въ будущемъ не увеличеніе вывоза въ силу ея потребности, а вѣроятность уменьшенія [14]). Слѣдовательно, первая мѣра, о которой осмѣливается хо-

---

могло случиться, ибо Министерство Путей Сообщенія таковыя выдавало безъ счета, а заводчики, вопреки благоразумію и простому расчету, продолжаютъ ихъ ставить и понынѣ? — вѣроятно, тогда правительству слѣдовало бы расплатиться за эти неосторожности устройствомъ уже не 2, а 4 путей, и для этого сдѣлать за границей заемъ милліоновъ въ 200?..

[10]) Можетъ быть, но можетъ быть и нѣтъ. По крайней мѣрѣ, такія предложенія, какъ постройка черезъ перевалъ казенныхъ керосинопроводовъ, исходящія отъ Министерства Путей Сообщенія, поселяютъ въ этомъ значительныя сомнѣнія.

[11]) Доходность дороги въ текущемъ году—11 милліонамъ рублей, керосиновые грузы дали 4.800,000 рублей,—изъ чего же сложилась доходность остальныхъ 6.200,000 рублей, если другихъ грузовъ не было?

[12]) Понять въ точности, о какихъ вагонахъ здѣсь идетъ рѣчь, довольно трудно, но цыфра около 5 тысячъ отвѣчаетъ наибольшей перевозкѣ грузовъ нефтяныхъ.

[13]) Итакъ, записка считаетъ, что безъ ущерба для движенія другихъ грузовъ нефтяныхъ по одному пути можетъ быть перевозимо лишь 30 милл. пудовъ. Если это признать вѣрнымъ, то оказалось бы, что и двухъ путей было бы недостаточно для того количества нефтяныхъ перевозокъ, которыя бакинцы находятъ возможными и которыя имп опредѣляются въ 100 милл. пудовъ. **Можно-ли было привести лучшее подтвержденіе неотложности осуществленія Закавказскаго нефтепровода.**

[14]) Для нефтяныхъ перевозокъ въ значительныхъ размѣрахъ тре-

датайствовать нефтяная промышленность, есть прокладка втораго пути по обѣ стороны перевала и окончаніе этой прокладки ко времени открытія Сурамскаго тоннеля [15]).

Въ видахъ [16]) охраненія народной безопасности установлена закономъ нормальная вспышка керосина въ 28°, и правило это распространено на керосины, вывозимые за границу. При опредѣленіи обязательной точки вспышки коммиссія, учрежденная Высочайшимъ повелѣніемъ для этой цѣли, должна была принять во вниманіе два противорѣчащія другъ другу соображенія.

1) Возвышеніе точки связано съ уменьшеніемъ выхода керосина [17]), такъ какъ значительная доля легкихъ керосиновъ не могла бы войти въ составъ высоко вспыхивающихъ керосиновъ. 2) Подъемъ вспышки съ 25°, бывшей прежде, до 28° выкинулъ изъ нефти въ отбросъ до $1^1/_2$% легкихъ частей и сократилъ выработку на 3 милліона пудовъ [18]).

буются **спеціальныя** средства для передвиженія, и потому указанныя затрудненія продолжались бы даже и при устройствѣ втораго пути. Это надо предвидѣть нынѣ же.

[15]) Послѣднее замѣчаніе не менѣе легкомысленно, чѣмъ всѣ прочія. Окончаніе тоннеля предполагается въ концѣ 1889 года, слѣдовательно въ теченіе года, по мнѣнію подписавшихся, можно выстроить 800 верстъ пути съ нѣсколькими горными участками.

[16]) Вся слѣдующая часть записки **находится**, какъ сейчасъ увидимъ, **въ рѣшительномъ противорѣчіи съ вышеприведенной схемой обработки нефти, при которой 40% уже получаются.**

[17]) Дѣйствительность это опровергаетъ. До возвышенія точки вспышки выходы керосина ограничивались 28%; съ повышеніемъ они увеличились до 30%. Затѣмъ такое положеніе справедливо въ одномъ случаѣ, если допустить, что **увеличеніе утилизаціи возможно лишь на счетъ легкихъ частей нефти**, между тѣмъ свойства нашей нефти даютъ средства экономизировать наше производство за счетъ соляровыхъ маслъ, коихъ можетъ быть получено до 15—18%, а не бензиновъ, коихъ получается всего 3%. Можно только удивляться, въ какихъ противорѣчіяхъ запутались противники нефтепровода и сколько неправды написано людьми, получившими репутацію промышленныхъ дѣятелей, только для того, чтобы затемнить окончательно дѣло. Остается спросить гг. Рагозина, Бѣлямина и Прокофьева, куда же дѣвались привилегированные способы полученія керосина изъ остатковъ?

[18]) Да, но единственно по бакинской непредпріимчивости. Достаточно сказать, что начавшійся было спросъ на бензинъ въ Россію послѣ прекраснаго изобрѣтенія Пушкарева пріостановился вслѣдствіе того, что изъ Баку стали посылать бензинъ плохо очищенный, засорявшій свѣчи

Русскіе бензины, о которыхъ мы говорили выше, не представляютъ той степени легкости, какую имѣетъ бензинъ американскій и на какую существуетъ спросъ. Едва $^1/_6$ часть ихъ можетъ быть утилизирована какъ рыночный бензинъ, остальные 5 милліоновъ изъ 6 милліоновъ становятся отбросомъ, сожигаемымъ въ Баку въ ямахъ [19]).

Легкіе бензины могли бы быть вводимы въ керосины, отправляемые за границу, гдѣ по законодательствамъ разныхъ странъ допускается вспышка въ 10° [20]).

Распространеніе на вывозной керосинъ нормальной вспышки 28° заставляетъ бакинскую промышленность терять около 3 милліоновъ пудовъ бензина и не довыручать около 1 милліона рублей въ годъ. Таковая потеря ничѣмъ не оправдывается [21]), такъ какъ ввозъ керосина въ Европу регулируется мѣстными законодательствами, и отъ европейскихъ покупщиковъ зависѣло бы покупать или легкій керосинъ, или болѣе высоко вспыхивающій, но въ послѣднемъ случаѣ они платили бы за него дороже; а потому было бы желательно [22]) уничтожить обязательную норму вспышки керосиновъ, вывозимыхъ въ Европу, предоставя каждому право отправлять керосины, какіе онъ желаетъ; разрѣшить провозъ керосиновъ, вспыхивающихъ ниже 28° до предѣловъ 10°, къ наливной перевозкѣ по

изобрѣтателя. Бензинъ нѣтъ надобности смѣшивать съ керосиномъ. Ему надо найти самостоятельный сбытъ, вполнѣ возможный при многоразличномъ его употребленіи не только для освѣщенія, но и для особыхъ бензиновыхъ двигателей и проч.

[19]) 38 бакинцевъ объ этомъ пишутъ такъ, точно въ истребленіи бензина повинно правительство и его мѣры.

[20]) **Такихъ странъ въ Европѣ нѣтъ.** Въ Италіи точка вспышки по Абелю 36° по Ц., во Франціи тоже 36°, въ Германіи 24°, въ Англіи 120° по Фаренгейту. Предлагаемый сожигательный составъ можно ввозить развѣ въ Тунисъ и къ зулусамъ. Это ходатайство слишкомъ необдуманно, какъ дискредитирующее успѣхи по отпуску керосина заграницу, которыми мы главнѣйше обязаны законодательству, нормирующему его качества.

[21]) Совершенно вѣрно, и еще разъ повторю, что виноваты въ ней бакинскіе заводы, а никто другой, но такая потеря все-таки ничто въ сравненіи съ десятками милліоновъ пудовъ, ежегодно на мѣстѣ истребляемыхъ въ остаткахъ, помимо сбыта ихъ на Волгу.

[22]) Этого могутъ желать только наши конкурренты - американцы, которые за осуществленіе такой мѣры охотно заплатятъ намъ милліоны впередъ.

Закавказской желѣзной дорогѣ, но съ тѣмъ, конечно, чтобы керосины эти шли транзитомъ (очевидно какъ опасные) [23]).

Такимъ образомъ, еслибы нефтяная промышленность могла работать свободно, съ вѣрою, что ея интересы будутъ охранены, количество отбросовъ не превышало бы 80 милліоновъ пудовъ въ годъ [24]) (?). Здѣсь мы считаемъ умѣстнымъ сказать, что эти какъ будто излишніе отбросы путемъ переработки при высокихъ температурахъ **превращаются** [25]) въ свѣтильный газъ, ализариновые и анилиновые пигменты, которыми красятся въ настоящее время всѣ ткани міра; но такъ какъ эта отрасль производства связана съ добычею свѣтильнаго газа, во всѣхъ большихъ городахъ существуютъ монопольныя компаніи, добывающія газъ изъ англійскаго каменнаго угля, то дѣло это не двигается впередъ [26]). Какъ доказательство же болѣе выгодной выработки газа изъ нефти, можетъ служить то, что всѣ малые газовые заводы, принадлежащіе частнымъ лицамъ, добываютъ газъ изъ нефтяныхъ отбросовъ, но сама незначительность количества потребляемаго на каждомъ изъ этихъ заводовъ нефтянаго сырья мѣшаетъ организовать переработку получаемаго при этомъ газоваго дегтя въ красящія вещества. Еслибы Правительству [27]) угодно было обратить вниманіе на этотъ вопросъ, то въ Россіи создалась бы новая отрасль нефтяной промышленности.

Трактуя настоящее количество отбросовъ въ Баку, какъ конечный и неминуемый [28]) результатъ нефтяной промышленности, нѣкоторыя лица возъимѣли несчастную мысль избавить Баку отъ этихъ

---

[23]) Вѣроятно 2-й путь по Закавказской дорогѣ и предполагается для вывоза этого зажигательнаго состава. **Таковы громкіе ходатаи, оберегающіе якобы промышленность, а въ сущности лишь свои карманные интересы, въ ущербъ экономическому развитію отечества.**

[24]) По какому расчету?

[25]) Составители записки постоянно путаютъ настоящее время съ будущимъ.

[26]) Много ли у насъ городовъ съ газовымъ освѣщеніемъ, а тѣ, которые его не ввели, конечно должны предпочесть нефтяной газъ каменноугольному, какъ болѣе производительный въ 4 раза.

[27]) Причемъ тутъ правительство?

[28]) Безъ сомнѣнія **неминуемый** и составляющій не только убѣжденіе упоминаемыхъ въ запискѣ лицъ и учрежденій, но и собственное убѣжденіе В. И. Рагозина, еще нѣсколько лѣтъ назадъ утверждавшаго, что даже при 40 милл. пудовъ выработки керосина въ одномъ центрѣ Баку остатки остается лишь употреблять «для кремаціи труповъ» (привожу его подлинное выраженіе), такъ какъ дѣвать ихъ будетъ некуда.

отбросовъ, переведя ихъ [29]) въ Батумъ, куда по необходимости желали перенести и нефть, изъ которой получены эти отбросы, перенося туда и обработывающую промышленность, то есть, выражаясь цыфрами, чтобы избавить Баку отъ одного пуда остатковъ, по мнѣнію ихъ, въ Баку ненужныхъ, хотѣли перекачивать въ Батумъ 3 пуда нефти [30]).

Промышленность не переносится [31]), какъ можетъ быть перенесенъ домъ съ одного мѣста на другое; промышленность, какъ органическое цѣлое, развивается медленно. Весьма легко нѣсколькими строками закона разорить промышленность въ нѣсколько мѣсяцевъ, но чтобы тѣмъ же закономъ ее создать, надо умѣть выбрать удобное мѣсто для ея насажденія и ждать года и десятки годовъ [32]).

Затраты на нефтяную промышленность въ Баку должно считать десятками милліоновъ. Главная масса капиталовъ вложена въ дѣло въ послѣдніе 3—4 года [33]) и разореніе (?!) промышленности въ Баку, съ тѣмъ чтобы создать ее гдѣ-то (?) [34]) въ другомъ мѣстѣ, равносильно пропажѣ нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ или сожженію большаго города, чтобы выстроить его въ новомъ стилѣ. Оставаясь справедливымъ, какимъ должно быть государство къ ра-

---

[29]) Не отбросы перевезти въ Батумъ, а нефть для болѣе полной утилизаціи ея тамъ заводами и удовлетворенія будущихъ новыхъ требованій всемірнаго рынка.

[30]) Совершенное извращеніе дѣйствительнаго значенія нефтепровода!

[31]) Никто промышленности переносить не собирался; рѣчь идетъ о дальнѣйшемъ развитіи ея и о томъ, кто долженъ удовлетворять **будущему спросу**, исключительно-ли бакинскіе заводы, работающіе неэкономно на дешевой нефти, или частію и батумскіе, которые поставлены будутъ необходимостью, въ собственныхъ интересахъ, вести полную переработку и **устройства которыхъ, вслѣдствіе этого, такъ опасаются наши конкуренты-американцы Ограниченная пропускная способность нефтепровода, при огромномъ міровомъ спросѣ на нефтяные продукты, достаточно ограждаетъ значительную долю участія въ экспортѣ бакинскихъ заводовъ,** не говоря о томъ, что ихъ владѣльцы, будучи вмѣстѣ съ тѣмъ нефтепромышленниками, выиграютъ еще отъ возвышенія цѣны нефти и остатковъ въ Баку.

[32]) Предшествующее замѣчаніе, кажется, наглядно опровергаетъ неосновательныя заключенія, застращивающія разореніемъ Баку.

[33]) Многія затраты дѣлались, какъ мы видѣли, въ 1886 и 1887 г. внѣ всякой связи со спросомъ рынковъ и притомъ уже тогда, когда былъ разрѣшенъ нефтепроводъ въ принципѣ.

[34]) Выраженіе «гдѣ-то» неумѣстно, такъ какъ самимъ составителямъ записки извѣстно мѣстонахожденіе будущихъ заводовъ.

*

ботающимъ силамъ страны, ему слѣдовало бы купить тѣ затраты, какія сдѣланы его гражданами на ихъ собственныя средства, если безъ ходатайства о томъ и даже напротивъ, вопреки желанію и интересамъ промышленности, ее желаютъ перенести въ другое мѣсто.

Во имя государственныхъ потребностей было признано нужнымъ освобожденіе крестьянъ съ надѣломъ ихъ землею, и земля эта была оплачена ея владѣльцамъ [35]).

Накопленіе отбросовъ, послужившее основнымъ фактомъ для самонадѣянной мысли переноса промышленности изъ Баку въ Батумъ, было только аргументомъ, выставленнымъ на показъ; дѣйствительная же цѣль подобнаго домогательства была продажа русскихъ интересовъ иностранцамъ [36]) и перенесеніе за границу обрабатывающей промышленности (иначе вывоза туда сырья).

Сперва желали вывозить въ Европу нефть [37]), потомъ ограничились правомъ вывозить только остатки, потому что въ теченіе двухъ лѣтъ, пока шла борьба [38]) между нефтепромышленниками и Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ, принявшимъ подъ свою защиту домогательство о нефтепроводѣ, выяснилось, что

---

[35]) Согласно такой логикѣ, правительство, разрѣшая Нобелю сооруженіе перваго нефтепровода отъ Балахановъ къ Баку, должно было купить у бакинскихъ поселянъ 3,000 арбъ, на которыхъ перевозились бочки съ нефтью...

[36]) Такъ какъ **уставъ нефтепроводнаго общества проходилъ многія правительственныя инстанціи**, то спрашивается, къ кому же относится это смѣлое обвиненіе,—къ Министрамъ Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ, доказывавшимъ пользу сооруженія нефтепровода, или къ Комитету гг. Министровъ, дважды и съ крайнимъ вниманіемъ не только разсматривавшему самое дѣло нефтепровода, но и инсинуаціи на него гг. Рагозиныхъ и комп.? **Составители записки очевидно не останавливаются даже предъ искаженіемъ постановленія одного изъ высшихъ государственныхъ учрежденій, вполнѣ обезпечившаго обработку нефти въ Россіи и оградившаго дѣйствительные интересы промышленности.**

[37]) Кто? очевидно не батумскіе заводчики пока еще несуществующіе и **въ числѣ коихъ никто не мѣшаетъ современемъ быть хотя бы и многимъ подписавшимся подъ разсматриваемой запиской.**

[38]) Какая это была борьба, можно видѣть изъ нижеприводимой довѣренности на мое имя 50 нефтепромышленниковъ, сходной по содержанію съ прошеніемъ на имя Министра Государственныхъ Имуществъ, въ которомъ подписавшіеся усиленно ходатайствовали о скорѣйшемъ осуществленіи Закавказскаго нефтепровода. Достойно также вниманія, **что 6 человѣкъ изъ 38, кои самую мысль о нефтепроводѣ называютъ нынѣ самонадѣянной, были въ числѣ подписавшихся подъ упомянутымъ прошеніемъ.**

остатки могутъ быть превращены въ свою очередь въ керосинъ и попытка такой переработки уже существуетъ въ Баку [39]).

Когда [40]), въ 1887 г., обсуждался въ Комитетѣ Министровъ, въ принципѣ, вопросъ о нефтепроводѣ, то Государю Императору угодно было въ 8-й день апрѣля вмѣнить въ обязанность Министру Финансовъ **нынѣ же представить** [41]) законодательнымъ порядкомъ проектъ высокаго обложенія или совершеннаго запрещенія вывоза нефтянаго сырья и мѣру эту привести въ исполненіе во всякомъ случаѣ не позже открытія дѣйствія нефтепровода. Такимъ образомъ Высочайшая воля признала необходимость или запрещенія или огражденія вывоза сырья, указала это сдѣлать нынѣ же и назначила послѣднимъ терминомъ открытіе нефтепровода, какъ моментъ возможно бо́льшаго сбыта. Послѣ Державнаго акта, столь радостнаго для промышленности, прошло 20 мѣсяцевъ, въ которые Высочайшая воля не приведена въ исполненіе, промышленности не дана та гарантія, которую желалъ дать ей Государь; въ то же время ее успѣли обложить налогомъ въ 8 милліоновъ рублей. Теперь мы слышимъ толкованія, что обязательнымъ срокомъ исполненія Высочайшей воли должно считать открытіе дѣйствія нефтепровода, а слѣдуя этому толкованію, выходитъ, что желаніе Государя можетъ быть и вовсе не исполнено, если нефтепроводъ не будетъ построенъ.

Какъ ни незначителенъ еще вывозъ сырья, но онъ уже вре-

---

[39]) Отъ этой единственной попытки, сдѣланной на заводѣ Шибаева, прежде всего отказался самъ г. Рагозинъ; какую же цѣну вообще могутъ имѣть такія попытки при бакинскихъ условіяхъ, всего лучше видно изъ приведенной выше оцѣнки аппарата Алексѣева профессоромъ Лисенко, которая и показала полную невозможность примѣненія тамъ такихъ сложныхъ аппаратовъ.

[40]) Послѣдующая часть записки есть лишь варіація прошенія на Высочайшее имя гг. Бѣлямина и Прокофьева, Комитетомъ Министровъ въ свое время разсмотрѣннаго.

[41]) Извращеніе слѣдующей дѣйствительной редакціи Высочайше утвержденнаго журнала Комитета гг. Министровъ: «**предоставить** Управляющему Министерствомъ Финансовъ **подвергнуть** нынѣ же ближайшему **обсужденію** вопросъ о способѣ и размѣрѣ обложенія нефти и полуобработанныхъ продуктовъ», **каковое обсужденіе и послѣдовало въ засѣданіяхъ Комитета Министровъ 11, 15 и 22 декабря 1877 г.**, и сообразно съ этимъ дана соотвѣтственная редакція 19-му параграфу устава нефтепроводнаго общества, достаточно разъясненная вышеприведеннымъ правительственнымъ сообщеніемъ.

дитъ [42]) нашимъ интересамъ. Мы разумѣемъ подъ сырьемъ не только нефть или ея остатки, но и сырье—необработанные погоны нефти, которые отнимаютъ у насъ заработки по очисткѣ [43]), уменьшаютъ выработку сѣрной кислоты, а въ таможенныхъ отчетахъ Министра Финансовъ стоятъ въ рубрикахъ керосиновъ и смазочныхъ маслъ какъ будто готовый товаръ.

Такіе сырые керосины ввозятся въ очень значительныхъ количествахъ въ Австрію [44]), гдѣ ввозная на нихъ пошлина значительно ниже, чѣмъ на готовый товаръ, и являются въ этой странѣ, по очисткѣ ихъ, конкурентами русскому керосину, сбивая съ него

---

[42]) Вредитъ ли это бакинскимъ заводамъ, **все увеличивающимъ свою выработку,—это болѣе чѣмъ сомнительно,** но такой вывозъ уже навѣрное наноситъ имъ меньшій ущербъ, нежели уступка ими всѣхъ выгодъ производства Ротшильду. Къ тому же о сырьѣ, которое бакинцы истребляютъ даже за счетъ будущаго, хлопотать имъ не пристало.

[43]) Хороши заработки по очисткѣ, когда щелочь привозится изъ Англіи, а сѣра изъ Сициліи. Наши же сѣрнокислые заводы, работающіе лишь частью на сѣрѣ мѣстнаго производства, едва удовлетворяютъ требованіямъ заводовъ въ Баку. Не служитъ ли лучшимъ доказательствомъ неправильности подобнаго утвержденія постройка нынѣ новыхъ сѣрнокислыхъ заводовъ, которая была бы невозможна, если бы вывозъ дистиллата, коего стоимость лишь на 2 — 3 копѣйки отличается отъ таковой керосина, приносилъ ущербъ заводамъ, приготовляющимъ сѣрную кислоту. Въ эти 2—3 копѣйки входитъ и необходимая уплата за матеріалы для очистки, получаемые изъ-за границы. Но остается непонятнымъ, **почему же заводы на Черномъ морѣ, гдѣ всѣ условія болѣе благопріятны для развитія химическаго производства, не послужатъ къ его возникновенію тамъ?**

[44]) Въ Австрію они ввозятся вмѣсто американской нефти, дающей такой же выходъ керосина, что и нашъ дистиллатъ. Еслибы былъ воспрещенъ вывозъ такого дистиллата, этого единственнаго изъ нашихъ матеріаловъ, который сейчасъ служитъ въ сколько-нибудь серьезныхъ размѣрахъ для заводской обработки за границей, то ближайшимъ послѣдствіемъ такого запрещенія было бы возвращеніе австрійскихъ заводовъ вновь къ переработкѣ американской нефти. **Къ усиленію вывоза очищеннаго керосина въ такія страны, которыя издавна рѣшили обработку вести у себя, это бы не послужило.** Что же касается нашей нефти, то ее рѣшительно нѣтъ никому охоты выписывать за границу, такъ какъ ее приходится наравнѣ съ американской оплатить пошлиной при ввозѣ во Францію, Австрію и нѣкоторыя другія государства, **а между тѣмъ американская, хотя и болѣе дорогая, подвергается съ меньшимъ трудомъ полной обработкѣ, чѣмъ нефть русская.** Вывозъ остатковъ возможенъ нынѣ въ сколько-нибудь серьезныхъ размѣрахъ въ свою очередь только на газъ и на грубую смазку и развѣ для тѣхъ немногихъ заводовъ въ Англіи и Франціи, которые обработывали на масла до сихъ поръ американскіе остатки.

цѣны. Такимъ образомъ, неисполненіе Высочайшей воли уже теперь отнимаетъ у насъ заработки по очисткѣ и понижаетъ цѣну на нашъ керосинъ, то есть наноситъ намъ двойные убытки.

То же, какъ мы излагаемъ ниже, совершается и со смазочными маслами.

Дѣйствія министровъ, медлящихъ въ исполненіи воли Государя, даютъ увѣренность противникамъ Россіи [45]), что Высочайшая воля можетъ быть измѣнена или явится въ такой новой формѣ, которая давала бы средства обхода ея. Та же неувѣренность за свое будущее существуетъ и въ нефтяной промышленности.

Мы смотримъ на абсолютное запрещеніе вывоза сырья и полуобработанныхъ продуктовъ, какъ на единственный способъ сохранить за русскимъ народомъ его право переработывать свое сырье [46]).

Для переработки нефти расходуется сама нефть, сѣрная кислота, для фабрикаціи которой сѣра находится внутри страны и производство которой достигло въ Баку уже 600,000 руб. цѣнности, изъ которыхъ **только 40,000 руб.** составляютъ стоимость употребляемой для производства селитры, которая всѣми странами міра получается исключительно изъ Чили (а сѣра ?); **расходуется еще** на производство ѣдкій натръ, котораго должно ввозиться на сумму **около 600,000 руб.** Внутри Кавказа находятся соляныя озера глауберовой соли, какъ сырье для выработки ѣдкаго натра. Этотъ промыселъ создастся быстро, если только будетъ увѣренность, что русское сырье будетъ переработываться въ Россіи. Все остальное въ цѣнности вывозныхъ продуктовъ есть заработки русскаго населенія.

Тѣ отбросы или нефтяные остатки, недостатокъ сбыта которыхъ такъ печалитъ сердца [47]) покровителей нефтяной промышленности, обманули ихъ ожиданія и нашли себѣ громадный сбытъ въ видѣ топлива по Каспію, по Поволжью и въ Москвѣ. Вывозъ ихъ въ текущемъ году болѣе 60.000,000 пудовъ [48]), а такъ какъ 20 пу-

---

[45]) Какимъ это противникамъ Россіи? Не слишкомъ ли это и для г. Рагозина?

[46]) Право, которое у него никто не отымаетъ, но которымъ его представители въ Баку пользовались главнымъ образомъ для истребленія нефти на топливо.

[47]) Достаточно неумѣстная иронія, такъ какъ на самомъ дѣлѣ ежегодное истребленіе остатковъ есть въ дѣйствительности вопросъ огромной важности.

[48]) Около 56 милліоновъ пудовъ.

довъ остатковъ замѣняютъ одну сажень древеснаго топлива, то осталось на корню лѣсовъ въ видѣ 3 милліоновъ сажепей дровъ; принимая же въ расчетъ, что нефтяные остатки по цѣнности составляютъ только половину стоимости древеснаго топлива, экономія, реализованная другими отраслями народной промышленности замѣною одного топлива другимъ, составляетъ экономію по крайней мѣрѣ въ 7.000,000 р. и на такую же сумму создалось заработковъ для каспійскаго и волжскаго судоходствъ за ихъ перевозку [49]).

Перенесеніе **этихъ** [50]) остатковъ на черноморское побережье, страну каменнаго угля, привезло бы дрова въ лѣсъ и отняло бы народныхъ заработковъ на 14,000,000 руб. Цифры эти несомнѣнны, ихъ можно услышать изъ устъ сотенъ и тысячъ людей и оспаривать ихъ нельзя.

Въ интересахъ нефтяной промышленности, судоходнаго промысла на 4,000 верстахъ пути [51]), въ интересахъ фабричной промышленности, развившейся вдоль большой рѣки и до Москвы включительно, вывозъ нефтяныхъ остатковъ лишь злоумышленіе противъ русскихъ интересовъ [52]).

---

[49]) Всѣ подобные расчеты совершенно безполезны, такъ какъ при постоянно возростающемъ спросѣ на внутренній рынокъ и при значительномъ участіи въ заграничномъ экспортѣ керосина изъ Баку, гдѣ выработка его даже можетъ превзойти нынѣшнюю и при нефтепроводѣ, такихъ остатковъ тамъ и въ будущемъ окажется, къ сожалѣнію, гораздо болѣе, чѣмъ можетъ потребовать Волга и прилегающіе къ ней районы,— хотя, **надо при этомъ сказать, роль нефти совсѣмъ не въ вытѣсненіи другихъ горючихъ матеріаловъ, и смотрѣть на нее съ этой точки зрѣнія значило бы прямо таки не цѣнить сырья, о которомъ такъ пекутся составители записки.**

[50]) Почему же **этихъ?** У батумскихъ заводовъ бакинскихъ остатковъ никакъ быть не можетъ. **Какая цѣль такихъ явныхъ передержекъ?**

[51]) Всѣ приведенныя мною данныя достаточно ясно показываютъ, **что интересы нефтяной промышленности отъ сооруженія нефтепровода могутъ только выиграть, а судоходный промыселъ нимало приэтомъ не пострадаетъ.**

[52]) **Настоящее злоумышленіе есть искаженіе правды предъ своимъ Государемъ, намѣренно столь широко допущенное въ запискѣ.** Въ приведенныхъ данныхъ—тотъ шаткій фундаментъ, на которомъ построено заключеніе записки—запретить немедленно вывозъ всѣхъ полуобработанныхъ продуктовъ и матеріаловъ, представляющее ту мѣру, которую для даннаго времени правительственное сообщеніе совершенно правильно на-

XVI.

Довѣренность, выданная М. И. Лазареву 20 октября 1886 года 50 нефтепромышленниками и заводчиками, сходная по содержанію съ прошеніемъ, поданнымъ тѣми же лицами на имя Министра Государственныхъ Имуществъ.

Безвыходное положеніе, въ которомъ мы оказались послѣ цѣлаго ряда лѣтъ кризиса, полное обезцѣненіе нефти, ея продуктовъ и остатковъ, все это привело насъ къ тому окончательному сознанію, что въ настоящихъ условіяхъ нефтяное дѣло оставаться не можетъ и что *мы главнымъ образомъ страдаемъ отъ обилія дешеваго сырья и сосредоточенія всего заводскаго дѣла въ одномъ мѣстѣ.* Наличными средствами перевозки для сбыта нефти и ея продуктовъ довольствоваться нельзя. Волжскій районъ переполненъ какъ остатками, такъ и керосиномъ, а между тѣмъ вывозъ каждаго лишняго пуда этого продукта по Закавказской дорогѣ увеличитъ еще болѣе количество остатковъ въ Баку, которые и безъ того за ненадобностью нынѣ сожигаются.

Единственнымъ средствомъ при такихъ обстоятельствахъ, вполнѣ разрѣшающимъ наше тяжелое положеніе, можетъ быть Закавказскій нефтепроводъ.

Съ его сооруженіемъ русскій рынокъ останется по прежнему за нами, **вывозъ керосина по Закавказской дорогѣ будетъ продолжаться**, а между тѣмъ, отъ прилива въ безденежный нашъ край новыхъ капиталовъ, потребующихъ наши избытки въ нефти, послѣдняя повысится въ цѣнѣ, и наше положеніе несомнѣнно измѣнится къ лучшему.

Въ виду вышеизложеннаго уполномочиваемъ васъ хлопотать во всѣхъ правительственныхъ инстанціяхъ о скорѣйшемъ разрѣшеніи нефтепровода, **на началахъ общественнаго пользованія равнаго для всѣхъ.**

Эти послѣднія начала и имѣлись въ виду г. Министромъ Государственныхъ Имуществъ и Комитетомъ гг. Министровъ. Они

зываетъ «безцѣльнымъ стѣсненіемъ промышленности». **Таковы пріемы противниковъ Закавказскаго нефтепровода, которыми они ради своихъ частныхъ интересовъ полезное дѣло хотятъ во что бы то ни стало сдѣлать непопулярнымъ.**

дают возможность каждому, желающему пользоваться нефтепроводомъ, сдѣлаться батумскимъ заводчикомъ. Со времени выдачи этой довѣренности *) прошло 2 года. Съ тѣхъ поръ **увеличилось значеніе бакинской обработывающей промышленности** для заграничнаго спроса, куда съ бакинскихъ заводовъ уже отправляется до 30 милл. пудовъ керосина, а вмѣстѣ съ тѣмъ и **Закавказской дороги,** благодаря увеличившемуся подвижному составу, **но съ другой стороны все болѣе и болѣе выяснилась та міровая роль, которую суждено играть Россіи въ нефтяномъ экспортѣ, а это,** принявъ во вниманіе вполнѣ вѣрную и для нынѣшняго времени характеристику, сдѣланную въ довѣренности положенію нефтянаго дѣла въ Баку, **только усиливаетъ аргументы въ пользу двухъ центровъ заводской обработки, большаго въ Баку и меньшаго въ Батумѣ.**

XVII.

Ходатайство московскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству [1]).

Призванное защищать интересы торговаго судоходства, Императорское общество для содѣйствія русскому торговому мореходству считало своею **священною обязанностью обратить вниманіе на ту серьезную тревогу, которая въ настоящее время распространилась между всѣми судопромышленниками, какъ по Каспійскому морю, такъ и по Волгѣ, и причиною которой служитъ вопросъ объ устройствѣ нефтепровода отъ Баку къ берегамъ Чернаго моря.**

Для всѣхъ, **соприкасающихся съ этимъ дѣломъ, совершенно ясно, что** нефтяные продукты будутъ переливаться нефтепроводомъ

---

*) Ею я находилъ возможнымъ пользоваться лишь до разрѣшенія дѣла въ принципѣ.

[1]) На этомъ прошеніи, представленномъ Министру Путей Сообщенія **28 декабря минувшаго года,** я въ свою очередь нахожу нужнымъ остановиться подробно, такъ какъ это не болѣе, какъ резюме тѣхъ телеграфныхъ отрывочныхъ ходатайствъ, съ которыми обращались лѣтомъ и осенью прошлаго года къ министрамъ **биржевые комитеты:** астраханскій и нижегородскій, и 10 января нынѣшняго года саратовскій. Замѣчанія на него будутъ вмѣстѣ съ тѣмъ отвѣтомъ и на рѣшенія вышеупомянутыхъ комитетовъ.

съ береговъ Каспія къ берегу Чернаго моря **не для дальнѣйшей обработки ихъ здѣсь на вновь устроенныхъ заводахъ, а главнымъ и почти исключительнымъ образомъ для дальнѣйшаго вывоза въ томъ же сыромъ и необработанномъ видѣ за границу** [2]). Что такое именно направленіе будутъ стремиться получить нефтяные продукты на берегу Чернаго моря, несомнѣннымъ доказательствомъ тому служитъ проектъ того устава, который Общество каспійско-черноморскаго нефтепровода первоначально представило на утвержденіе правительства и въ силу котораго предполагалось исходатайствовать предъ правительствомъ право безпошлиннаго вывоза изъ Россіи въ теченіе 60 лѣтъ нефтяныхъ остатковъ [3]). Но для всякаго, знакомаго съ дѣломъ, также совершенно ясно, что понятіе «нефтяные остатки» совершенно условное, **что всякая нефть, которая побываетъ въ аппаратѣ и отъ которой будетъ лишь нѣчто отогнано,** легко можетъ быть подведена подъ это понятіе, и, **такимъ образомъ, подъ видомъ остатковъ можетъ свободно вывозиться нефть** [4]).

---

[2]) **Новое намѣренное искаженіе Высочайше утвержденнаго положенія Комитета гг. Министровъ. Этимъ положеніемъ всѣ подобныя опасенія совершенно предусмотрѣны, а интересы русскихъ заводовъ, какъ въ Баку, такъ равно въ будущемъ въ Батумѣ, вполнѣ ограждены.**

[3]) **Не опираясь на факты, загадывать будущее и извращать въ то же время смыслъ правительственныхъ рѣшеній съ цѣлью возбудить общественное мнѣніе противъ полезнаго предпріятія.**—едва-ли добросовѣстно. Права на безпошлинный вывозъ остатковъ никто не добивался, а тѣмъ болѣе на 60 лѣтъ; дѣлались указанія на безполезность подобнаго обложенія и по крайней мѣрѣ на несвоевременность таковаго въ настоящее время, и это мнѣніе, дѣйствительно высказанное лицами, приглашенными на состязаніе, было затѣмъ поддержано Министрами Финансовъ и Государственныхъ Имуществъ въ Комитетѣ Министровъ, **который въ свою очередь призналъ полезнымъ вывозъ нефтяныхъ остатковъ за границу до тѣхъ поръ, пока онъ не служитъ для созданія конкурирующихъ намъ производствъ** въ Европѣ, а остатки потребляются въ черноморско-средиземномъ районѣ какъ топливо, газъ и грубая смазка.

Къ тому же, какая цѣль судить людскіе умыслы, когда факты налицо. **Нефтепроводное общество заранѣе безпрекословно подчинилось. согласно своему уставу, всякому рѣшенію правительства въ дѣлѣ его нефтяной таможенной политики. Стало быть, этимъ застращивать общественное мнѣніе и правительство—пора и перестать.** Въ опекѣ же и наставленіяхъ биржевыхъ комитетовъ, какъ оберегать государственные интересы, надо думать, министры и Комитетъ Министровъ не нуждаются.

[4]) Знакомство съ дѣломъ приводитъ къ тому, что остатки по отгонѣ «нѣчта» имѣютъ одинъ удѣльный вѣсъ, а по отгонѣ 30—40% керосина— другой. Отличить же нефть отъ остатковъ съ ареометромъ въ

Что послѣднія опасенія не напрасны, доказывается уже тѣмъ, что само правительство признаетъ необходимымъ выработать даже теперь и дополнять впослѣдствіи особыя правила, которыми можно бы было установить признаки, по какимъ тѣ или другіе нефтяные продукты слѣдуетъ считать полуобработанными. Такъ въ 3 п. Высочайше утвержденнаго 18 декабря 1887 г. положенія Комитета Министровъ значится: «подъ полуобработанными продуктами разумѣются такіе нефтяные матеріалы, изъ которыхъ нынѣ извлекаются за границею, или изъ которыхъ, по мѣрѣ усовершенствованія техники, будутъ впослѣдствіи извлекаться за границей фабричнымъ путемъ освѣтительныя или смазочныя масла, а также другіе фабрикаты, могущіе конкурировать съ приготовляемыми въ Россіи» [5]).

Вывозъ за границу **необработанныхъ нефтяныхъ продуктовъ общество признаетъ безусловно вреднымъ для интересовъ Россіи вообще** [6]) **и** въ особенности для волжскаго и каспійскаго

рукахъ сумѣетъ всякій. Подъ видомъ остатковъ напр. удѣльнаго вѣса 0,910 вывозить нефть, матеріалъ болѣе легкій, можно было бы, лишь смѣшивая **съ нефтью** развѣ деготь, болѣе тяжелый, чѣмъ остатки, но такое смѣшеніе люди **знакомые съ дѣломъ** едва-ли признаютъ выгоднымъ.

[5]) Установленіе признаковъ для отличія тѣхъ или иныхъ нефтяныхъ матеріаловъ, допускаемыхъ къ вывозу за границу, и дѣлается съ цѣлью нормировать, что можно и чего нельзя вывозить. **Это лучше всего и показываетъ предусмотрительную заботливость правительства по *отношенію къ нефтяному дѣлу, которая и скажется, вѣроятно,* еще разъ тогда, когда въ этомъ встрѣтится дѣйствительная надобность.**

[6]) То или иное признавать, особенно безъ должной мотивировки, безусловно вреднымъ никому не возбраняется, но не странно ли такое категорическое утвержденіе **со стороны Общества, усматривающаго главный вредъ нефтепровода въ томъ, что онъ поставитъ препятствія къ истребленію сырья въ Россіи и главнѣйше хлопочущаго о сожиганіи нефти на топливо.** Разсматривая же это замѣчаніе по существу, я не могу не замѣтить, что въ промышленномъ дѣлѣ, болѣе чѣмъ въ какомъ-либо другомъ, многое условно. Разбирая бакинское прошеніе, я уже далъ напр. оцѣнку вывозу керосиннаго дистиллата, который въ 1887-мъ году былъ по свѣдѣніямъ Министерства финансовъ около 4.000,000 пудовъ въ переводѣ на керосинъ, но я вмѣстѣ съ тѣмъ наглядно показалъ, что *если бы запретили подобный вывозъ, очевидно немѣшающій* таковому же обработанныхъ продуктовъ, все возростающему, то мы бы оказали этимъ только услугу Америкѣ. Послѣдняя не замедлила бы замѣстить насъ въ дѣлѣ доставки, вмѣсто нашего дистиллата, эквивалентной ему американской нефти, повышенію которой въ цѣнѣ на европейскомъ рынкѣ мы только бы способствовали этимъ, себя же лишили бы 1.500,000 рублей въ годъ дохода. Утверждая это, я не забываю, что дистиллатъ главнѣйше вывозитъ Ротшильдъ въ Фіуме, и тѣмъ не менѣе

рѣчнаго и морскаго судоходства. Этотъ взглядъ раздѣляется высшею правительственною властью.

Такъ, во всеподданнѣйшемъ докладѣ 1884 г. по горной части на Кавказѣ, Статсъ-Секретарь Островскій, изложивъ потребности нефтяной промышленности, представилъ на Высочайшее благоусмотрѣніе основанія тѣхъ мѣропріятій, которыя необходимы для развитія этой отрасли народнаго богатства. Въ числѣ такихъ мѣропріятій указывалось на необходимость «способствовать всѣми мѣрами, чтобы кавказская нефть обработывалась въ Россіи, поступая на заграничные рынки въ видѣ уже обработанныхъ продуктовъ, а не сыраго матеріала» [7]). Затѣмъ п. III Высочайше-утвержденнаго 8 апрѣля 1887 г. положенія Комитета Министровъ совершенно ясно и опредѣленно, безъ малѣйшихъ колебаній и оговорокъ, указана задача установить запретительныя пошлины для нефти и полуобработанныхъ ея продуктовъ, или выработать ограничительныя для вывоза ихъ узаконенія.

Вся промышленная Россія, вполнѣ раздѣляя этотъ взглядъ правительства [8]), съ большимъ вниманіемъ слѣдитъ за скорѣйшимъ осуществленіемъ указанныхъ мѣропріятій. Чтобы понять, какой вредъ принесетъ для русскаго торговаго судоходства вывозъ за границу необработанныхъ нефтяныхъ продуктовъ, достаточно будетъ остановиться на слѣдующихъ данныхъ [9]) относительно нефтяной

съ этой стороны не вижу ущерба промышленности. Нефть же нашу никто брать не станетъ, о чемъ я уже упоминалъ.

[7]) Я полагаю, уже это одно должно было бы обязывать Общество для содѣйствія русскому торговому мореходству быть осторожнѣе въ допущеніи извращеній значенія послѣдствій сооруженія нефтепровода, такъ какъ Министерство Государственныхъ Имуществъ, во главѣ котораго стоитъ Статсъ-Секретарь Островскій, именно съ цѣлью лучшей переработки сыраго матеріала въ Россіи (хотя бы части его) и предложило доставку нефти къ берегу Чернаго моря для переработки ея тамъ на заводахъ и удовлетворенія дальнѣйшаго спроса міроваго рынка.

[8]) Правительство весьма недвусмысленно высказалось по настоящему предмету въ Высочайше утвержденномъ журналѣ Комитета Министровъ отъ 24 ноября, 11, 15 и 22 декабря 1887 г. и вовсе не въ смыслѣ какихъ-либо немедленныхъ запрещеній, поставивъ дѣло въ зависимость отъ будущихъ торговопромышленныхъ условій; **поэтому напрасно Общество** для содѣйствія русскому торговому мореходству **старается усилить авторитетъ своего ходатайства заявленіемъ о своей якобы въ этомъ солидарности съ правительствомъ.**

[9]) Весь этотъ и послѣдующій расчеты, не говоря о неточностяхъ, которыя я ниже отмѣчаю, совершенно ни къ чему не ведутъ. Изъ моего доклада можно ясно видѣть, что бакинскіе заводы работою ба-

промышленности Апшеронскаго полуострова, гдѣ въ настоящее время добывается сырой нефти около . . . . . 150.000,000 п. [10])

изъ которыхъ вырабатывается керосина около 50.000,000 »

(Изъ того числа вывозится для внутренней Россіи по Каспійскому морю около 20.000,000 п.).

и получается нефтяныхъ остатковъ . . . . 84.000,000 » [11])

Эти 84.000,000 пудовъ остатковъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

На выработку смазочныхъ маслъ . . . . 12.000,000 п. [12])

На отопленіе Закавказской и Закаспійской желѣзныхъ дорогъ. . . . . 7.000,000 п. [13])

На отопленіе каспійскаго флота . . . . . 5.000,000 »

Вывозится какъ топливо для волжскаго судоходства и промышленнаго района Москвы. 56.000,000 »

Вывозится въ разныя мѣста, преимущественно за границу, около . . . . . 4.000,000 » [14])

Такимъ образомъ, уже отсюда видно, что каспійскій, а вмѣстѣ съ нимъ и волжскій флотъ перевозитъ нефтяныхъ грузовъ ежегодно около 80 милл пуд. Заработокъ флота на этихъ грузахъ, принимая средній фрахтъ за море и рѣку 8 коп., составляетъ громадную сумму около 6 $/_2$ милліоновъ рублей. Разрѣшеніе вывозить сырые и необработанные нефтяные грузы за границу несомнѣнно лишитъ флотъ этого заработка по меньшей мѣрѣ на половину [15]).

Но потерею такой серьезной суммы, болѣе 3.000,000 р., не ограничиваются всѣ потери морскаго и рѣчнаго флота. Въ настоящее время всѣ паровыя морскія суда отапливаются уже исключительно нефтяными остатками, а изъ пароваго рѣчнаго флота на это

тумскихъ совсѣмъ не вынуждаются остановить обработку нефти при возможности сбыта на міровой рынокъ тѣми и другими своихъ товаровъ. Мѣста на этомъ рынкѣ хватитъ всѣмъ, а **между тѣмъ черноморскіе заводы при нефтепроводѣ, въ виду наиболѣе благопріятнаго своего положенія, доставятъ Россіи и такіе рынки, которые, въ противномъ случаѣ, намъ бы не принадлежали: слѣдовательно, опасаться въ будущемъ за недостатокъ топлива для Волги, особенно имѣя въ виду весьма ограниченную пропускную способность нефтепровода, въ 70 милл. пудовъ, нѣтъ повода.**

[10]) Отъ 165—170, т. е. на 15 милл. пудовъ болѣе.

[11]) При условіи, если отъ 26—31 милл. пудовъ считать потерю.

[12]) Самаго масла получается не болѣе 3.500,000 пудовъ.

[13]) На Закаспійскую дорогу 1$^1/_2$ милл. пудовъ, а на Закавказскую 3$^1/_2$, куда вѣроятно входитъ и значительная доля озерной нефти.

[14]) Эта цыфра, **если она вѣрна**, уже вошла въ 56 милл. пудовъ, вывезенныхъ изъ Баку моремъ и по желѣзной дорогѣ.

[15]) **Такое заключеніе ни на чемъ не основано.**

отопленіе перешло уже болѣе 3/4 всѣхъ судовъ. Жидкое нефтяное топливо, признанное наилучшимъ и наиболѣе удобнымъ, сдѣлалось въ настоящее время уже полною необходимостью. Изъ всего количества 56.000,000 пуд. нефтяныхъ остатковъ около 30.000,000 пуд. расходуется на отопленіе пароваго флота. Остатки обходятся потребителямъ, среднимъ числомъ, по 10 коп. за пудъ, и расходъ на отопленіе пароходовъ составляетъ, слѣдовательно, около 3.000,000 р. 20 пуд. остатковъ замѣняютъ собою 1 саж. дровъ. При средней цѣнѣ послѣдней въ 7 р., получается экономія судоходства на топливѣ въ 7.000,000 р., которой судоходство будетъ лишено при вывозѣ остатковъ за границу [16]). Между тѣмъ эта экономія въ настоящее время даетъ возможность удешевить доставку хлѣба къ заграничнымъ портамъ.

Такимъ образомъ, приблизительная наименьшая потеря судоходства отъ вывоза за границу необработанныхъ и полуобработанныхъ нефтяныхъ грузовъ будетъ выражаться чрезвычайно крупною суммою, не менѣе 10.000,000 руб. [17]). Потеря такой суммы несомнѣнно отразится самымъ гибельнымъ образомъ на положеніи этого огромнаго флота, быстро создавшагося исключительно по частному почину, на частныя средства, безъ малѣйшихъ жертвъ со стороны государства и общества, флота, въ который уже затрачено такъ много средствъ, и который даетъ заработокъ милліонному населенію Россіи.

На Волгѣ, какъ извѣстно, плаваетъ до 700 пароходовъ, а на Каспійскомъ морѣ до 70 паровыхъ и 240 наливныхъ парусныхъ

---

[16]) На Волгу вывозятся остатки бакинскихъ заводовъ, а въ Батумѣ будутъ не тѣ, а другіе остатки отъ переработки нефти тамошнихъ заводовъ, и слѣдовательно вторые никакъ не могутъ мѣшать бакинскимъ заводамъ посылать свои остатки по Каспію. Еще разъ напоминаю, ежегодная пропускная способность нефтепровода—70 милл. пудовъ, **т. е. отвѣчаетъ производительности завода едва ли большаго, чѣмъ заводъ Нобеля въ Баку, а не 700 милл. пудовъ, какъ это утверждалъ астраханскій биржевой комитетъ.**

Затѣмъ, ужъ коли вычислять экономію волжскаго пароходства и убытки его, то слѣдуетъ это сдѣлать во всякомъ случаѣ по сравненію съ углемъ, который также имѣетъ въ Россіи право гражданства, какъ горючее, а никакъ не съ дровами.

[17]) **Въ дѣйствительности не будетъ никакой потери, такъ какъ батумскіе заводы будутъ удовлетворять будущему новому спросу, а не наличному, а слѣдовательно нимало не пострадаютъ ни приволжское населеніе, ни желѣзные заводы.**

судовъ. Принимая за среднее каждый пароходъ въ 70 силъ и оцѣнивая пароходную силу въ 500 р., получается цѣнность одного пароваго волжско-каспійскаго торговаго флота въ 40.000,000 р. Это основной капиталъ флота, который затраченъ почти весь въ Россіи, такъ какъ болѣе 3/4 всѣхъ судовъ построены въ Россіи, на русскихъ заводахъ, русскими рабочими и изъ русскихъ матеріаловъ.

Этотъ флотъ не только не остановился въ своемъ развитіи, но съ каждымъ годомъ еще увеличивается, и въ составъ его входятъ ежегодно десятки новыхъ прекрасныхъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ, построенныхъ со всѣми усовершенствованіями, составляющими послѣднее слово техники. Такъ, между прочимъ, въ непродолжительномъ времени будетъ выпущенъ на Волгу буксирный пароходъ, который будетъ въ состояніи буксировать противъ теченія въ одинъ рейсъ до 1.000,000 пуд. груза.

Съ развитіемъ флота тѣсно связано и развитіе механическихъ заводовъ, занимающихся постройкою судовъ. Нынѣ нѣкоторые изъ этихъ заводовъ, вообще увеличившихъ и расширившихъ свою дѣятельность, достигли уже серьезнѣйшихъ усовершенствованій въ постройкѣ морскихъ судовъ. Такъ Коломенскій и Воткинскій заводы, заводъ Любимова въ Перми и въ особенности Сормовскіе заводы въ Нижнемъ выпустили уже много прекрасныхъ образцовъ морскихъ судовъ, которыя могли бы сдѣлать честь русскому судостроенію на каждомъ морѣ. Такимъ образомъ, благодаря исключительно обилію нефтяныхъ грузовъ, внутри Россіи создалась новая важнѣйшая промышленность—морское судостроеніе. Этому именно обстоятельству конечно обязано и общее чрезвычайное развитіе судоходства. Вообще громадныя жертвы, внесенныя уже въ это дѣло, затрачены въ полной увѣренности на прочность установившагося нефтянаго грузоваго движенія и безъ малѣйшаго сомнѣнія въ томъ, что этому движенію когда-либо будетъ угрожать какая-либо опасность искусственнаго отвлеченія въ пользу иностранцевъ данныхъ природныхъ богатствъ Россіи, завоевавшихъ себѣ уже прочное и важное значеніе въ экономической ея жизни. При малѣйшемъ предположеніи, что какими-либо правительственными мѣропріятіями будутъ измѣнены настоящія благопріятныя условія, конечно, никто не рѣшился бы затрачивать капиталовъ ни въ судоходство, ни въ судостроеніе.

Вышеизложенныя соображенія вызываютъ въ настоящее время

серьезную обязанность принять всѣ мѣры къ поддержанію внутренняго русскаго судоходства, развивавшагося не по прихоти и чьему-либо капризу и не вслѣдствіе какихъ-либо случайностей, а исключительно въ силу естественнаго хода промышленности и въ силу развивающейся разработки богатствъ Россіи, и устранить всѣ гибельныя вліянія, которыя могутъ **отразиться на этомъ судоходствѣ чрезъ искусственное отвлеченіе нефтяныхъ грузовъ за границу.** Единственнымъ основаніемъ въ пользу такого отвлеченія могла бы представляться лишь необходимость путемъ обложенія вывозимыхъ нефтяныхъ грузовъ высокою пошлиною извлечь новую отрасль доходовъ для удовлетворенія нуждъ государства. Но едва-ли даже и для этой цѣли представляется возможнымъ допустить вывозъ за границу нефтяныхъ продуктовъ. Какъ бы высока ни была пошлина, иностранцы заплатятъ ее легко и охотно, въ особенности же при колебаніяхъ нашего курса, и увезутъ за границу наше богатство, что для нашего внутренняго торговаго флота, какъ сказано выше, отразится непоправимыми гибельными послѣдствіями. Едва-ли поэтому будетъ цѣлесообразно, даже въ видахъ финансовыхъ, вносить полное разстройство цѣлой промышленности, которая иными средствами и инымъ путемъ, безъ особаго обременешія, можетъ дать государству, если не прямо, то косвенно, доходъ, не меньшій, чѣмъ тотъ, какой можетъ ожидаться отъ обложенія налогомъ сырыхъ и полуобработанныхъ нефтяныхъ продуктовъ, при вывозѣ ихъ за границу.

Сверхъ всего сказаннаго, необходимо имѣть въ виду, что вопросъ о вывозѣ за границу этихъ продуктовъ связанъ еще со многими другими экономическими вопросами государства. Здѣсь нѣтъ возможности даже перечислить эти вопросы, и будетъ достаточно указать лишь на слѣдующее. Нефтяные остатки, какъ топливо, сдѣлались уже необходимостью почти всего московскаго фабричнаго района. Далѣе, по вычисленію спеціалистовъ, 400 пудовъ нефтяныхъ остатковъ по своей теплопроизводительности равняются тому количеству дровъ, которое получается съ 1 десятины. Слѣдовательно 56.000,000 пуд. остатковъ, употребляющихся нынѣ какъ топливо, замѣняютъ собою ежегодную вырубку лѣснаго пространства въ 140,000 десятинъ. Наконецъ, вывозъ нефти за границу несомнѣнно вызоветъ полный упадокъ бакинской заводской промышленности.

На основаніи вышеизложеннаго и имѣя въ виду, что вывозъ за границу каждаго пуда нефтяныхъ остатковъ, въ самомъ тѣсномъ

смыслѣ этого слова, приноситъ убытка нашей промышленности, какъ вычисляютъ спеціалисты, до 20 копѣекъ, а слѣдовательно при вывозѣ этихъ остатковъ, путемъ Каспійско-Черноморскаго нефтепровода въ размѣрѣ до 50 милліоновъ пудовъ [18]) **потеря** прямая будетъ равняться ежегодно 10 мил. рублей, кромѣ вышеуказанныхъ убытковъ для судоходства, судостроенія и связанныхъ съ нимъ отраслей народнаго труда,—общее собраніе Императорскаго Общества для содѣйствія русскому торговому мореходству 12 декабря сего года единогласно постановило немедленно ходатайствовать:

1) о безусловномъ воспрещеніи вывоза сырья, всякаго рода отбросовъ нефтянаго производства и полуобработанныхъ продуктовъ,

2) о разрѣшеніи свободнаго вывоза только законченныхъ товаровъ, поступающихъ непосредственно къ потребителю, а не на заводы для додѣлокъ,

и 3) о недопущеніи дальнѣйшей послѣ 12 января 1889 года отсрочки для образованія складочнаго капитала Общества Каспійско-Черноморскаго нефтепровода.

XVIII.

Телеграмма саратовскаго биржеваго комитета.

Текстъ телеграммы, посланной 10 января сего года **предсѣдателемъ саратовскаго биржеваго комитета г. Министру Финансовъ** вслѣдствіе постановленія биржеваго общества по вопросу о батумскомъ нефтепроводѣ: «Общее собраніе саратовскаго биржеваго общества 9 января, по поводу предполагаемаго устройства нефтепровода отъ Баку до Батума, единогласно признало, что это предпріятіе нанесетъ непоправимый вредъ торговлѣ и про-

[18]) Вообще Записка Общества и ея неправильные выводы, помимо прямой тенденціозности, основаны **на недостаточной оцѣнкѣ той роли, которую суждено играть Россіи въ міровомъ экспортѣ нефтяныхъ продуктовъ. Постановленія же биржевыхъ комитетовъ достаточно объясняются тѣми выгодами**, которыя **скупщики** остатковъ на Волгѣ извлекаютъ нынѣ при **полномъ обезцѣненіи** ихъ въ Баку. Быть можетъ, съ устройствомъ нефтепровода остатки дѣйствительно здѣсь нѣсколько поднимутся въ цѣнѣ, и волжскіе торговцы липатся **части выгодъ своихъ, но только въ пользу бакинскихъ же заводовъ, которымъ остатки въ такомъ случаѣ и послужатъ дѣйствительнымъ подспорьемъ.** (См. телеграмму сарат. бирж. комитета).

мышленности, лишивъ ихъ пользованія нефтяными остатками, какъ дешевымъ топливомъ, необходимымъ для пароходства, а также для фабричной и заводской производительности, и отразится ущербомъ на огромномъ грузѣ, идущемъ Волгою въ московскій и другіе районы. Существованіе нефтепровода несомнѣнно убавитъ въ значительномъ количествѣ производство керосина въ Баку, слѣдовательно нефтяныхъ остатковъ будетъ недостаточно, а съ другой стороны **они** и керосинъ **должны вздорожать***). Собраніе убѣдительнѣйше ходатайствуетъ передъ вашимъ высокопревосходительствомъ о недопущеніи осуществленія нефтепровода и объ огражденіи обширнаго района волжскаго бассейна отъ опасности, угрожающей ему въ торгово-промышленномъ отношеніи съ устройствомъ нефтепровода» **).

XIX.

Современное положеніе дѣла Закавказскаго нефтепровода.

«Дѣло Закавказскаго нефтепровода, которое, благодаря агитаціи Ротшильдовъ за границей, противъ него направленной, считали неудавшимся, оказывается въ положеніи недалекомъ къ осуществленію. Учредитель общества 12-го января подалъ заявленіе, въ которомъ, прося о нѣкоторомъ, скорѣе формальномъ, нежели дѣйствительномъ содѣйствіи правительства въ будущемъ по отношенію къ облигаціямъ, обязуется еще до принятія испрашиваемыхъ измѣненій, по первому требованію, въ обезпеченіе немедленнаго образованія общества, внести 1 мил. рублей залога, каковой и хранится въ одномъ изъ петербургскихъ банковъ».

«Измѣненія **эти не касаются ни 19 § устава, относящагося до права правительства налагать всякія вывозныя пошлины на сырье,** ни до тѣхъ параграфовъ устава, въ коихъ точно опредѣлено участіе иностранцевъ. Общество предоставляетъ отнынѣ, независимо попудной платы въ ½ копѣйки, выгоды предпріятія сверхъ 6% дивиденда дѣлить съ правительствомъ пополамъ» ***).

---

*) **Это по крайней мѣрѣ хотя откровенно. А если утилизація почему-либо въ Баку улучшится, то какъ полагаетъ саратовскій комитетъ, и новѣйшихъ аппаратовъ тамъ также не допускать?**

**) «Саратовскій листокъ».

***) «Нов. Вр.» 21 янв. 1889 года.

XX.

Извлеченіе изъ офиціальнаго рапорта главнаго статистическаго бюро Министру Финансовъ.

а) Двадцатилѣтній вывозъ петролеума изъ Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, отъ 1864 по 1884 г.

Года.	Галлоны.	Доллары.	Пуды.	Рубли.	Стоимость пуда приблизительно.	
1864	23.210,369	10.782,689	4.190,761	21.565,378	5	14
1865	25.496,849	16.563,413	4.603,598	33.126,826	7	19
1866	50.987,341	24.830,887	9.206,047	49.661,774	5	36
1867	70.255,481	24.407,642	12.685,017	48.815,284	3	85
1868	79.456,888	21.810,676	14.346,383	43.621,352	3	04
1869	100.636,684	31.127,433	18.170,518	62.254,866	3	42
1870	113.735,294	32.668,960	20.257,761	65.337,920	3	22
1871	149.892,691	36.894,810	27.063,958	73.789,620	2	72
1872	145.171,583	34.058,390	26.211,536	68.116,780	2	59
1873	187.815,187	42.050,756	33.911,075	84.101,512	2	48
1874	247.806,483	41.245,815	44.742,837	82.491,630	1	84
1875	221.955,308	30.078,568	40.075,264	60.157,136	1	50
1876	243.660,152	32.915,786	43.994,194	65.831,572	1	49
1877	309.198,914	61.789,438	55.827,582	123.578,876	2	21
1878	338.841,308	46.574,974	61.179,680	93.149,948	1	52
1879	378.310,010	40.305,249	68.305,974	80.610,498	1	18
1880	423.964,699	36.218,625	76.549,182	72.437,250	—	94
1881	397.660,262	40.315,609	71.799,769	80.610,498	1	12
1882	559.934,590	51.232,706	101.099,301	102.465,412	1	01
1883	505.931,622	44.913,079	91.348,765	89.826,158	—	98
	4.573.921,710	700.785,505	825.569,197	1.401.550,290		

б) Вывозъ нефти и ея продуктовъ изъ Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ въ теченіе 1883 года.

	Галлоны.	Доллары.	Пуды.	Рубли.	Проценты.
Сырой нефти.	52,712,306	3,914,941	9,439,722	6.829,882	$10^{4}/_{10}$ %
Керосина.	419,821,081	36,926,574	76,217,695	73,853,148	$82^{9}/_{10}$ »
Смазочнаго масла.	10,182,342	2,326,632	1,838,478	4,653,264	$2^{1}/_{10}$ »
Бензина	17,070,537	1,302,286	3,082,180	2,604,572	$3^{7}/_{10}$ »
Нефтяныхъ остатковъ.	6,145,356	446,646	1,109,578	893,292	$1^{3}/_{10}$ »
	505,931,622	44,917,079	91,687,653	88,834,158	

в) Сравнительная таблица вывоза нефтяныхъ продуктовъ изъ Соединенныхъ Штатовъ за 1884, 1885, 1886 и 1887 гг.

Вывезено изъ Америки нефтяныхъ продуктовъ:
въ 1884 году ..... 504.163,862 галлоновъ, а въ
» 1885 » ..... 515.834,935 »

	1886 годъ. галл.	1887 годъ. галл.
Сырой нефти.....	76.337,760	80.643,839
Бензина	14.306,927	12.344,669
Керосина	473.285,129	464.144,803
Солар. и смаз. маслъ .	13.749,812	20.340,820
Остатковъ	1.993.858	2.989.098
Всего.....	579.673,486	580.463,229
На сумму долл.	47.016,695	45.231,988

Показанный въ этой таблицѣ вывозъ нефтяныхъ продуктовъ представляетъ собою сумму отправокъ пяти портовъ Соединенныхъ Штатовъ—Нью-Іорка, Филадельфіи, Бостона, Чарльстоуна и Балтиморы, и составляетъ около 99% общаго вывоза нефтяныхъ продуктовъ этой страны.

Возростаніе вывоза керосина изъ Америки:
Въ 1883 году ..... 419.821,081 галлоновъ.
» 1886 » ..... 473.285,129 »
» 1887 » ..... 464.144,803 »

г) Цѣны на очищенный керосинъ въ Лондонѣ.

	1883.	1884	1885.	1886.
	Въ центахъ за галлонъ.			
Январь.....	$6^3/_4$	$7^5/_{16}$	$7^1/_8$	$6^1/_2$
Февраль.....	$6^3/_8$	$6_{13}/_{16}$	$7^1/_{16}$	$6^1/_4$
Мартъ	$6^7/_{16}$	$6^1/_{16}$	$7^7/_8$	$6^1/_{16}$
Апрѣль.....	$6^1/_2$	$6^5/_8$	$6^7/_8$	$5^{15}/_{16}$
Май	$6^1/_{16}$	$6^1/_2$	$6_3/_{16}$	$5^{13}/_{16}$
Іюнь	$6^1/_4$	$6^5/_{16}$	$6^3/_8$	$5^5/_8$
Іюль	$6^1/_{16}$	$6^3/_8$	$6^3/_4$	$5^5/_8$
Августъ	$6^1/_4$	$6^3/_4$	7	$5^5/_8$
Сентябрь.....	$6^3/_4$	$6^{11}/_{16}$	7	$5^5/_8$
Октябрь	$6^7/_8$	$6^9/_{16}$	$6^{15}/_{16}$	$5^9/_{16}$
Ноябрь	$6^7/_8$	$6^3/_4$	$7^1/_{16}$	$6^1/_8$
Декабрь.....	$7^3/_{16}$	$6^3/_4$	$7^1/_4$	$6^{13}/_{16}$

XXI.

а) Вывозъ нефтяныхъ продуктовъ за границу изъ Россіи.

	по Европейской границѣ.	Въ торг. съ Финляндіею.	по Батумской.	по Бакинской.	проч. кавказскимъ.	Итого.
Нефти сырой:			въ тысячахъ пудовъ.			
1885	886	—	—	116	127	1,129
1886	776	—	314	142	25	1,257
1887	683	1	240	126	28	1,078
Минеральн. жира:						
1885	29	25	30	—	—	84
1886	28	43	—	—	—	71
1887	6	—	—	—	—	6
Освѣтительныхъ маслъ:						
1885	1,483	243	5,373	149	21	7,269
1886	1,657	225	6,936	295	85	9,195
1887	2,239	362	8,953	198	68	11,820
Смазочн. маслъ:						
1885	1,337	10	792	—	—	2,139
1886	991	23	1,215	—	—	2,229
1887	941	62	1,798	—	—	2.801
Нефтяныхъ остатковъ:						
1885	12	1	133	34	28	208
1886	501	1	1,634	67	53	2,256
1887	94	4	3,076	66	42	3,282
Всего нефтяныхъ продуктовъ:						
1885	3,747	279	6,328	299	176	10,829
1886	3,953	289	10,099	504	163	15,008
1887	3,963	429	14,067	390	138	18,987

б) Получено за 1888-й г. годъ котловъ и крытыхъ вагоновъ съ нефтяными продуктами въ Батумѣ:

	Котловъ.	Вагоновъ.
Январь	3,686	331
Февраль	4,378	454
Мартъ	4,256	351
Апрѣль	4,338	353
Май	3,739	276
Іюнь	3,498	272
Іюль	5,185	172
Августъ	5,589	267

	Катловъ.	Вагоновъ.
Сентябрь	3,697	252
Октябрь	3,824	371
Ноябрь	4,921	344
Декабрь.....	3,832	222
Итого за 1888 годъ....	50,943	3,665

в) Списокъ на 1 октября 1888 г. наливныхъ пароходовъ, берущихъ грузъ въ Батумѣ.

Названіе парохода.	Флагъ.	Арматоръ. (собственникъ).	Фрахтователь.	Грузоподъемность. Пудовъ.
Свѣтъ.	Русскій.	Рус. Общ. П. и Т.		108,000
Лучъ.	»	» » » »		98,000
Chicwel.	Англійскій.	Suart.	Ротшильдъ.	135,000
Petriana.	»	»	»	120,000
Marquis Scicluna.	»	Alen.	»	120,000
Glückauf.	Германскій.	Riedemann		177,000
Vorwärts.	»	»		180,000
Hans & Kurt.	»	Ziemers.		160,000
Hafis.	»	Renk.		144,000
Caucas.	Бельгійскій.	Ротшильдъ.		130,000
Kasbeck.	»	»	»	130,000
Elborus.	»	»	»	130,000
Pollux.	Англійскій.	Craudeace.	Циммерманъ.	108,000
Era.	»	Era St. Comp.	Англо-Русск. общ. Тотпнъ, Нарышкинъ, Изенбекъ.	128,000
Windobala	»	»	Нашауеръ.	124,000
Sophie.	Итальянской фирмы.			120,000
Charles Howard.	Англійскій.	Suart.	Нобель.	94,000
Titian.	»	»	»	92,000
Fergussons.	»	Alen.	»	102,000
Bakuin	»	Suart.	Эльрихъ и К°.	120,000
				2.520,000
Купонъ				180,000
			Общая грузоподъемность. .	2.700,000

г) **Списокъ экспортеровъ нефтяныхъ продуктовъ, располагающихъ наливными судами въ Батумѣ на 1 октября 1888 года.**

	Количество судовъ.	Общая грузоподъемность.	Всего.	% отношеніе.
Ротшильдъ	10	1.426,000	1.426,000	62
Циммерманъ	1	108,000		
Англо-Русск. комп.	1	128,000		
Нашауеръ	1	124,000		
Итальянск. фирма	1	120,000		
			480,000	20
Т-во бр. Нобель	3	288,000		
Эльрихъ и К°	1	120,000		
			408,000	18
			2.314,000	100
Преимущественно каботажнаго плаванія:				
Рус. Общ. П. и Т.	2	206,000	206,000	
			2.520,000	

Судно «Купронъ» не вошло въ эту таблицу.

XXII.

а) Образцы коммиссіонныхъ расчетовъ фирмы Ротшильда со своими довѣрителями.

Расчетъ керосина высшаго сорта наливомъ за сентябрь 1888 г.

	Коп. за пудъ.
Продано 200,000 пуд. высшаго качества марка 2, по цѣнѣ франко-бортъ Батумъ	45,75
Исключая 10% на отдѣльный счетъ	4,57
	41,18
Исключая 4% коммиссіи	1,83
	39,35
Исключая батумскіе расходы	2,50
	36,85
Исключая фрахтъ до Батума	16,60
Слѣдуетъ къ выдачѣ теперь	20,25
Да впослѣдствіи половину изъ 10%	2,28
	22,53
За дистиллатъ въ тѣхъ же условіяхъ выдавалось	**18,21**
а въ ящикахъ за пудъ керосина	**19,36** коп.

Изъ батумской цѣны **неправильно вычитывать заграничную коммиссію** и таковую же Ротшильду, такъ какъ экспортеры имѣютъ еще выгоды изъ дальнѣйшихъ операцій по продажѣ, что несомнѣнно должно быть при средней цѣнѣ керосина въ европейскихъ портахъ отъ 100—120 кредитныхъ и въ чемъ можно было убѣдиться изъ приведеннаго выше расчета на Лондонъ, а между тѣмъ заграничныя операціи Ротшильда не могутъ быть контролируемы. $2^1/_2$ коп. за храненіе, разливку и нагрузку также огромный расходъ, имѣя въ виду, что грузъ хранится не болѣе 1 мѣсяца въ Батумѣ, а за это время жел. дорога беретъ лишь $^1/_2$ коп.

По даннымъ іокогамскаго консула ящикъ керосина обходится со всѣми расходами изъ Батума въ Іокогаму въ 1 долларъ и 30 центовъ, а цѣна американскаго керосина 2 доллара. При продажѣ **русскаго керосика** на 20 центовъ дешевле американскаго **выгода отъ продажи**, включая батумскую цѣну и всѣ расходы по доставкѣ, **могла бы быть** съ ящика **около 50 центовъ, или 65 метал. коп.**, что составитъ на пудъ 35 метал. коп. чистой выгоды, о которой въ Баку, очевидно не имѣютъ и представленія. Но, судя по имѣющимся даннымъ, Ротшильдъ разницы въ продажахъ своихъ для довѣрителей не дѣлаетъ, одинаково вычитая изъ батумской цѣны и въ такихъ случаяхъ всѣ коммиссіонныя, кромѣ 10—12 к. разницы на стоимости ящика съ жестянкой.

Справедливость однако требуетъ прибавить, что и другіе экспортеры наравнѣ съ Ротшильдомъ стараются всячески уменьшить цѣну керосина въ Баку, этимъ путемъ увеличивая свои выгоды. Въ томъ же сентябрѣ они совершали въ среднемъ покупки по 21 коп. за пудъ.

б) **Списокъ заводовъ, поставляющихъ керосинъ Ротшильду на коммиссію.**

	Количество вагоновъ причитающихся отъ дороги въ мѣсяцъ.	Своихъ независимо отъ числа оборотовъ.
1. Адамовъ	17	25
2. Алибековъ	13	10
3. Амировъ, Томасъ	13	20
4. Арафеловъ (на 1 годъ по августъ 1889 г.)	56	100
5. Асадуллаевъ	56	50
6. Аслановъ	10	10
7. Атакишіевъ	18	30

8. Ахундовъ (съ августа 1889 г.)	6	25
9. Багировъ	15	—
10. Будаговъ	20	55
11. Егіазаровъ, Илья	13	20
12. Ерамишевъ, Яковъ	9	10
13. Ерамишевъ, Христоферъ	44	—
14. Каспійское товарищество	62	200
15. Каспійско-Черноморское общ.	69	200
16. Казимовъ	24	15
17. Карганов	8	20
18. Калантаровъ	26	50
19. Кочаровъ	7	10
20. Ліанозовъ	12	50
21. Меликовъ, Андреи	25	50
22. Мусса Нагіевъ	85	100
23. Парсеговы	18	25
24. Рзабековъ	22	25
25. Тагіевъ	80	150
26. Татосовъ	8	20
27. Теръ-Саркисовъ	4	10
28. Теръ-Степановъ	11	10
29. Худавердовъ (на 1 годъ по апрѣль 1889 г.)	10	10
30. Чикнаверовъ	25	—
31. Шагидановъ	42	50
	828	1,350
и кромѣ того 19 мелкихъ заводовъ съ правомъ на	112 ваг. д.	
Общее число 50	Всего... 940	1,350

Общее число назначаемыхъ дорогой всѣмъ заводчикамъ въ мѣсяцъ—2,000, изъ нихъ ротшильдовскіе 940 составятъ 47%.

1,350 вагоновъ изъ общаго числа бывшихъ въ то время 2,135 вагоновъ частныхъ лицъ поступившихъ на дорогу, т. е. болѣе 60%.

в) Списокъ получателей котловъ и крытыхъ вагоновъ съ нефтяными продуктами въ Батумѣ за декабрь 1888 г.

Фамилія.	Количество котловъ.	крытыхъ ваг.
Бнито *)	1,804	—
Нобель	412	2
Буркгардтъ	409	5

*) Бывшій псевдонимъ г. Палашковскаго, а нынѣ Ротшильдовъ.

Нейманъ	268	—
Рихнеръ	222	1
Шиповъ	163	54
Манташевъ	139	7
Ангелидесъ	103	—
Тотинъ	89	—
Цовьяновъ	68	9
Мелконянцъ	57	—
Мнацакановъ	41	4
Гроте	24	17
Прямое сообщеніе	16	—
Портъ	2	—
Хечатуровъ	8	—
Циммерманъ	2	—
Трофимовъ	1	10
Гольдбергъ	2	16
Гольдлюстъ	2	10
Абрамовичъ	—	42
Ильинъ	—	17
Ришардъ	—	7
Бульфруа	—	15
Предъявитель	—	6
Итого ...	3,832	222

XXIII.

Представленіе правленія Закавказской дороги въ департ. жел. дор. 21 октября 1888 г.

ВРЕМЕННЫЯ ПРАВИЛА *)

для предоставленія отсрочки въ платежѣ провозной платы за керосинъ поступающій въ Батумъ въ резервуары, принадлежащіе частнымъ лицамъ.

Керосинъ, прибывающій въ Батумъ, какъ въ вагонахъ-цистернахъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ, такъ и въ прина длэ

*) Какъ временныя правила, **до постройки резервуаровъ въ потребномъ количествѣ Закавказской дорогой**, они весьма цѣлесообразны, но такъ какъ такія льготы будутъ относиться главнымъ образомъ до заграничныхъ экспортеровъ, владѣющихъ наливными станціями въ Батумѣ, то слѣдуетъ **прежде всего** дорогѣ озаботиться увеличеніемъ собственныхъ средствъ для храненія нефтяныхъ товаровъ, дабы производители въ Баку могли быть болѣе самостоятельны въ своихъ продажахъ.

жащихъ дорогѣ, допускается сливать въ резервуары, принадлежащіе частнымъ лицамъ, безъ предварительной оплаты его за перевозку по Закавказск. жел. дорогѣ на нижеслѣдующихъ главныхъ основаніяхъ:

1) Сливаніе керосина въ батумскіе резервуары, принадлежащіе частнымъ лицамъ, безъ предварительной оплаты его за перевозку по Закавказской желѣзной дорогѣ допускается лишь въ тѣ резервуары, **кои находятся подъ надзоромъ дороги,** какъ въ отношеніи поступленія въ нихъ керосина, такъ и отпуска получателямъ. При этомъ керосинъ, слитый въ резервуары частныхъ лицъ, считается, согласно ст. 85 общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, находящимся въ вѣдѣніи Закавказской желѣзной дороги.

2) Для надзора за керосиномъ, слитымъ въ резервуары, принадлежащіе частнымъ лицамъ, управленіемъ дороги назначаются особые агенты, которые хранятъ у себя ключи (?) отъ этихъ резервуаровъ и ведутъ счетъ слитому и отпускаемому изъ нихъ керосину.

3) При выпускѣ керосина изъ этихъ резервуаровъ Закавказской жел. дор., кромѣ причитающейся за перевозку керосина платы и прочихъ лежащихъ на немъ платежей, еще уплачивается за отсрочку по 1% **съ этой суммы** за каждый мѣсяцъ со дня прибытія груза, въ чемъ выдается установленная квитанція.

4) При этомъ выпускъ керосина изъ этихъ резервуаровъ допускается партіями не менѣе 600 пуд., и время менѣе мѣсяца для учета процентовъ за отсрочку платежа провозной платы считается за цѣлый мѣсяцъ.

5) Агентами, завѣдующими сливными резервуарами въ Батумѣ, ведутся личные счета отправителей; въ эти счета записывается днемъ прибытія количество сданнаго въ сливные резервуары керосина по каждой накладной, а днемъ выдачи — количество, выпущенное изъ резервуаровъ съ полнымъ окончательнымъ расчетомъ за выданный керосинъ по каждому дубликату накладной, при этомъ накладная передается получателю, а дубликатъ возвращается желѣзной дорогѣ.

6) Закавказская жел. дор. не отвѣчаетъ какъ за естественную убыль керосина, слитаго въ батумскіе резервуары, принадлежащіе частнымъ лицамъ, такъ и вообще за его недостачу, поврежденіе или гибель, происшедшую не по винѣ дороги.

7) Храненіе керосина въ резервуарахъ, принадлежащихъ част-

нымъ лицамъ, съ отсрочкой причитающихся за перевозку онаго по Закавказской жел. дор. платежей, разрѣшается не долѣе 6-ти мѣсяцевъ. По прошествіи этого срока, керосинъ обязательно долженъ быть оплаченъ сполна; въ противномъ случаѣ Закавказской желѣзной дорогѣ предоставляется право продать его на общемъ основаніи съ публичнаго торга.

8) Правила эти, по желанію получателей, могутъ быть распространяемы и на другіе нефтяные грузы, перевозимые по желѣзной дорогѣ наливомъ, за исключеніемъ лишь грузовъ, оплачиваемыхъ согласно существующимъ правиламъ, при отправленіи.

9) Во всѣхъ случаяхъ, непредусмотрѣнныхъ настоящими правилами, примѣняются условія перевозки, дѣйствующія на Закавказской жел. дорогѣ.

ПОПРАВКИ.

На стр. 42. въ шестой строкѣ снизу, пропущена частица «не» передъ словомъ «разсчитываетъ».

» » 44, вмѣсто «неимѣщія» должно быть «неимѣющія».

» » 50, вмѣсто слова «лишаетъ» должно быть «лишаютъ».

» » 60, вмѣсто словъ за «галлонъ» надо читать за «тонну».